

## INTERVIEW S PROFESOREM ANDREW MCNAUGHTONEM NA TÉMA PŘÍPRAVY NÁRODNÍ STRATEGIE VYSOKORYCHLOSTNÍCH TRATÍ V ČR

Praha, 7. prosince 2016

Asociace pro rozvoj infrastruktury (**ARI**) uspořádala dne 6. prosince 2016 neformální diskuzi na téma zkušeností s přípravou národní strategie vysokorychlostních tratí s **profesorem Andrew McNaughtonem**, technickým ředitelem High Speed Two Ltd., současným předsedou UIC (International Railway Union) Inter City and High Speed Forum a podpředsedou EU Transport Advisory Group v letech 2006–2013. Cílem ARI bylo zprostředkovat mezinárodní zkušenosti s plánováním a přípravou vysokorychlostních tratí ve světě. Interview, které naleznete na stránkách [ARI](#), vzniklo po jednáních se zástupci odvětví a Ministerstva dopravy ČR, která proběhla 6. a 7. prosince 2016.

*Tomáš Janeba, moderátor (M): Dobrý den, jmenuji se Tomáš Janeba a jsem prezidentem české Asociace pro rozvoj infrastruktury. Rád bych vám představil profesora Andrewa McNaughtona, technického ředitele společnosti HS2 Limited. Pane profesore, jsem velmi rád, že jste přijal pozvání k tomuto rozhovoru. Mohl byste nám říct něco o sobě v souvislosti s vysokorychlostními tratěmi?*

Andrew McNaughton, profesor (P): Velmi stručně, posledních osm let odpovídám ve Velké Británii za rozvoj technické strategie a plánování tratí, díky čemuž se vláda dostala do fáze, kdy zahajuje výstavbu vysokorychlostní železniční sítě. Zkušenosti v sektoru dopravy ve Velké Británii a Evropě sbírám už několik desetiletí a momentálně jsem také předsedou Světového výboru vysokorychlostních železnic. Je mi proto potěšením navštívit zemi, která o vysokorychlostních tratích uvažuje.

*M: Přijel jste na setkání s ministrem dopravy a se členy asociace, abyste jednal o případném rozvoji vysokorychlostních tratí v České republice. Můžete mi říct, jaký máte z těchto jednání pocit?*

P: Kolegové, s nimiž jsem se setkal, na mě udělali velký dojem hlavně tím, jak tuto možnost reálně promýšlejí. Myslím, že případ České republiky může být velmi zajímavý. Na jedné straně leží v srdci Evropy a na straně druhé se potenciálně může stát srdcem evropské vysokorychlostní železniční sítě. Zároveň – co do počtu obyvatel – se jedná o relativně malou zemi, která důkladně zvažuje svou budoucnost, kde budou lidé žít a pracovat, což je v otázkách dopravy to nejdůležitější.

*M: A jaký je podle vašeho názoru potenciál České republiky, co se týče vysokorychlostních tratí?*

P: Myslím, že na úvod je třeba skutečně pochopit, že vysokorychlostní železnice není běžná železnice, jen o něco rychlejší, jak se hodně lidí mylně domnívá. Pochopit, že vysokorychlostní železnice je ve

skutečnosti zcela nový dopravní systém. Z toho, co jsem v různých částech světa viděl, a z toho, co jsem se naučil a co jsem dnes navrhoval, vyplývá, že vysokorychlostní železnice je prostě dobře známá technologie, která víceméně plní to, co slibuje. Dává vám možnost výrazně zkrátit čas jízdy s využitím nového typu železnice, která je spolehlivá a přináší nové kapacity. To je fajn. Ovšem je nutné zasadit to do kontextu, kde budou lidé žít a pracovat za dvacet, třicet, čtyřicet let. A pokud se pro vysokorychlostní železnici rozhodnete, dramaticky se změní způsob fungování vaší země. Dnes lidé o vzdálenostech přemýšlejí v přepočtu na kilometry a na stávající dobu jízdy. Někteří lidé se prostě nikdy nesetkají, protože žijí ve městech, která jsou od sebe příliš vzdálena. Ve Velké Británii jsme pochopili, že když vybudujete vysokorychlostní železnici, změníte způsob interakce mezi městy i lidmi. Nemyslím tím, že se na cestu vydá o pár lidí více, protože bude o něco kratší. Mluvím o naprosté změně vzorců cestování a práce. Není to tedy jen záležitost dopravy a pouze jen dopravy. Dostáváme se do oblasti vládní politiky růstu regionálních center nebo hlavního města a jaký je mezi nimi vztah. A to jsou skutečně zásadní otázky, které naznačují, že vysokorychlostní tratě musí být součástí širší vládní agendy. A právě to jsme se ve Velké Británii naučili. To je důvod, proč u nás o vysokorychlostní železnici nemluvíme jako o novém typu železnice, nýbrž jako o nové ekonomické rovnováze mezi hlavním městem a regionálními centry. Mluvíme o tom, kde budou lidé pracovat v 21. století. Když totiž vybudujete vysokorychlostní železnici, bude vám sloužit řadu desetiletí, ale budovat ji budete jen jednou. Takže ji musíte stavět s ohledem na budoucnost, nikoli současnost.

*M: Dobře, děkuji. Na našem trhu se mezi odborníky o vysokorychlostních tratích hodně diskutuje. Zda bychom se měli soustředit na vnitrostátní spoje, nebo zda bychom jako země ve středu Evropy měli klást důraz na její propojení. Mám na mysli města jako Berlín, Drážďany, Praha, Brno, Vídeň nebo Bratislava. Na co bychom se jako Česká republika měli soustředit?*

P: Zkusím odpovědět následující úvahou: vysokorychlostní železnice je železnice s velmi vysokou kapacitou. Vysokorychlostní železniční trať může mít stejnou přepravní kapacitu jako dvě nové dálnice. Takže aby ta investice byla efektivní, musíme spojit místa se silnými toky lidí, jinak budeme pouze velkou rychlostí převážet čistý vzduch a to je poměrně drahá záležitost. Nejvíce lidí se pohybuje mezi městy, která nejsou příliš daleko od sebe. O cestování po vysokorychlostních železnicích se toho hodně napovídá. Tisíce kilometrů. Ano, to je fajn, ale co se týče objemu přepravy, což je u vysokorychlostní železnice ten nejdůležitější parametr, nás vždycky zajímají města, jejichž spojení po vysokorychlostní trati trvá plus minus hodinu. Jinými slovy jsou to města, která leží asi 250 km od sebe, protože 250 km ujedete po vysokorychlostní trati zhruba za hodinu. Pak můžeme zaznamenat ten efekt cesty, která vám dříve zabrala celý den nebo celou noc, a teď je to záležitost na jedno dopoledne. Nebo se večer vydáte na návštěvu k přátelům a ještě týž večer se vrátíte domů. A právě o to jde. Nejde o to, že bychom násobili možnosti, které již máme, my zcela měníme souvislosti. Ovšem ať se ve světě podíváte kamkoli, nejuspěšněji využívají vysokorychlostní tratě tam, kde spojili města zhruba v hodinové vzdálenosti. Delší vzdálenosti jsou pravděpodobně velmi důležité z politického hlediska, vrátíme-li se k tomu, že Česká republika leží v srdci Evropy, ale když se podíváte na množství lidí, kteří cestují do zahraničí, tak je poměrně malé. Pokud tedy uvažujete o vybudování vysokorychlostní železniční tratě, představte si, že pečete dort. Korpus dortu představuje vnitrostátní vysokorychlostní doprava mezi městy v České republice. A ty velmi dlouhé trasy mezi evropskými hlavními městy, které shodou okolností protínají Českou republiku, jsou jako poleva. A jen z polevy žádný dort neupečete.

*M: Ano. Zmiňoval jste se o samotné existenci vysokorychlostních tratí, o jejich dostupnosti. Ta vede ke vzniku nových tras, nové poptávky po cestování. Lidé cestují na vzdálenosti a z důvodů, které by je předtím nenapadly...*

P: To je naprostá pravda. Když se ještě krátce zamyslíme a vrátíme se k vysokorychlostní železnici jako novému způsobu dopravy. Co lidem nabízíte? Nabízíte jim možnost cestovat. Často ji nazýváme kapacitou. Dnes, je-li síť přetížená, pravděpodobně nemůžete lidem po celý den nabídnout tak časté spoje, jak by si přáli. Takže nabízíte novou kapacitu. Vzdálenosti mezi městy se zmenšují a zmenšuje se i celá země. Umožňujete cestovat tak, jak by lidé jinak cestovat nemohli. A to je dobře. Je to dobře ze sociálních důvodů. Je to dobře, protože to lidem umožňuje žít tam, kde chtějí, pracovat, kde chtějí, a nemít přitom pocit, že jediné místo, kde se dá pracovat, je hlavní město. Že všichni mladí lidé prostě musí do hlavního města, což vídáme všude ve světě. A za třetí, dáváte jim příležitost cestovat naprosto spolehlivě. V rámci nového vyhrazeného systému. Čili nejenže se mohou vydat na cestu, na jakou by se jinak nevydali, ale mohou tak učinit s důvěrou. Jinými slovy, země se na ten systém může spolehnout. Takové jsou přínosy vysokorychlostní železnice.

*M: Zmiňoval jste se o tom, že vysokorychlostní tratě představují poměrně zásadní investici. V České republice jsme v uplynulých letech investovali značné prostředky – naše vlastní i z evropských fondů – do obnovy stávajících sítí. Lze říct, že jsme investovali hodně peněz do stávajících sítí a ty fungují. Zvýšili jsme maximální rychlost a zkrátili dobu jízdy. Měli bychom začít uvažovat o další investici do vysokorychlostních tratí?*

P: Na tuto otázku vždycky odpovídám vlastní otázkou. V souvislosti s vysokorychlostní železnicí se jedná o otázku nejdůležitější. A není technická. Ta otázka zní: Proč se do toho pouštíte? Jakou příležitost se snažíte vytvořit tím, že investujete hodně peněz do nového druhu dopravy, který se nazývá vysokorychlostní železnice? Je to v podstatě otázka politická. Protože směřuje k tomu, kde budou lidé v České republice za dvacet, třicet, čtyřicet, padesát, šedesát, sto let žít a pracovat. Jen když si na tuto otázku odpovíte, zjistíte, jakou cenu má vysokorychlostní železnice pro Českou republiku. Co mám na mysli? Možná pro mě bude jednodušší použít příklad Velké Británie. Nám bylo jasné, že bez vysokorychlostní železnice by pravděpodobně pokračoval odliv lidí z celé země do hlavního města, do Londýna. Protože právě tam se mladým lidem nabízejí nejzajímavější pracovní příležitosti, tam odcházejí ti nejkvalifikovanější, takže je otázkou osobní prestiže pracovat a žít v hlavním městě. Takže naše ekonomika je nevyvážená, ale k věci: chtěli jsme věci uvést do rovnováhy, vrátit městům vzdáleným od Londýna postavení míst, kde lidé chtějí dělat kariéru, najít si dobré místo, šťastně žít s rodinou. Aniž by se kvůli tomu museli stěhovat do Londýna. Prosperita země je pak rozložena rovnoměrně a nestane se vám, že máte bohatou část a chudou část země. Uvědomili jsme si ovšem, že se nám to nikdy nepodaří u měst, která jsou vzdálena dvě nebo tři hodiny cesty. Takže co se děje. Lidé si řekli: Aha, takže stavíte vysokorychlostní železnici, aby se města vzdálená hodinu cesty stala místy, odkud lidé dojíždějí za prací – a je to pravda, do Londýna začnou dojíždět lidé, které by to jinak nenapadlo, večer se vrátí domů a utratí své londýnské platy v místě svého bydliště. Ale co je mnohem důležitější: máme velké firmy, které říkají: „No, vlastně ani nechceme sídlit v Londýně, je hrozně drahý a hodně zacpaný a je strašně těžké tam najít lidi za rozumný plat. Mnohem raději bychom fungovali ve městě regionálního významu.“ A nemám tím na mysli jen pracovníky na nižších postech. Mám na mysli zkušené pracovníky, ředitele, předsedu představenstva, celou společnost, která se může sebrat a odstěhovat do regionálního centra. Udělají to, protože si mohou být jisti, že pracovní věci v Londýně

vyřídí naprosto kdykoli, protože je to jen hodina cesty. Což je zhruba doba, kterou potřebujete, abyste se taxíkem dostali z jedné strany Londýna na druhou. A pokud se přestěhují do města regionálního významu, protože mají k dispozici dobře fungující dopravu, pak mohou mít lepší kvalitu života a jejich město není jen noclehárna pro metropoli. Je to město se vším všudy. Město, které má vztah s hlavním městem, odkud bere svou sílu. Právě proto stavíme vysokorychlostní železnici. Neděláme to proto, že máme rádi technologie, že nás baví vlaky, že máme rádi rychlost. Děláme to proto, že to přispívá ke zbytku vládní politiky, nejen dopravy, ale vládní politiky, která říká: chceme, aby lidé žili ve městech po celé zemi a dařilo se jim dobře – tak dobře, jako kdyby se všichni odstěhovali do Londýna. Stejně to může fungovat v České republice. Máte stejné problémy. Obejdete se bez vysokorychlostní železnice za 40 let? Žijí všichni v Praze?

*M: Když mluvíme o městech, jakmile se začne diskutovat o vysokorychlostních tratích, tak pravděpodobně každé regionální město bude chtít mít stanici, být na té trati. Jak bychom měli postupovat při výběru míst, kam tratě směřovat a kde budovat stanice?*

P: Pokud jste definovali strategické důvody pro budování vysokorychlostní železnice, pak zbytek bude tak nějak následovat. Pokud nevíte, proč to děláte, pak vás na toto téma čekají nekonečné diskuse. Takže pokud se zamýšlíte nad vysokorychlostní železnici, bude existovat relevantní dopravní záměr, i finanční záměr, jak se to zaplatí. Jaká je úloha soukromého sektoru? Jaká je role vlády? Nejdůležitější je ovšem záměr strategický, tedy proč to všechno děláme? Opět mohu použít příklad z Británie. Úkolem vysokorychlostní železnice je propojit největší města tak, aby se v rámci jednotné ekonomiky propojila. Tím si uvolníme kapacitu stávající sítě, která slouží mnoha větším i menším regionálním městům, která jsou na stávající trati, ale v současné době je tam docela špatná obslužnost, protože místní nebo spíše regionální vlaky vytěsňují dálkové spoje, takže tam vidí spoustu vlaků, ale většina z nich na jejich stanici nestaví. Takže argumenty pro vysokorychlostní tratě, které by měly propojovat velká města, jsou, že se částečně uvolní kapacita stávající sítě, díky čemuž menší města mezi sebou získají lepší spojení, častější spoje a tak i ona z toho budou mít užitek. Budou mít užitek z vysokorychlostní tratě, aniž by na ní ležela. A nakonec bych k tomu chtěl říct, že když máte vlak plný lidí, kteří cestují mezi velkými městy, musíte pečlivě vážit. Třeba co se týče prodloužení dojezdové doby pro velkou část cestujících mezi velkými městy, což považujete za strategický záměr, jen proto, abyste mohli nabrat pár lidí na pár místech cestou. A tím se vracíme zpět k vládní politice, tedy zda tam je nějaké město mezi velkými městy, které je třeba dnes relativně malé, ale pokud vládní politika říká, že by se to město mělo rozrůstat, má rozvojovou strategii, územní plán a podobně, které stanoví, že toto město je růstovým městem, leží třeba půl hodiny cesty od Prahy nebo tak, ale chceme, aby se stalo městem nových podnikatelů, nových digitálních odvětví, něco takového. Možná je to špatný příklad, ale už jsem ho uvedl. Není to nikterak velké město, co se týče stávající dopravní situace, ale chceme, aby se stalo městem budoucnosti, městem, které roste a je to součástí naší vize pro Českou republiku na dalších čtyřicet let. Pak tam vybudujete stanici vysokorychlostní tratě, protože má potenciál. Protože obvykle, když někde vybudujete stanici vysokorychlostní železnice, tak se oblast v její blízkosti začne rozvíjet. Protože tam existuje dopravní spojení. Tím, kde postavíte stanici, vlastně předurčujete, jak to město bude vypadat do budoucna.

*M: Dobře, děkuji. Včera a dnes jste se zúčastnil debaty o národní strategii, kterou chystá Ministerstvo dopravy, a zároveň jsme v procesu zadávání studie proveditelnosti, která by měla identifikovat koridory Praha–Drážďany a Praha–Brno. Můžete nám na základě diskuse říct, jaký je nejlepší způsob přípravy našich plánů? Je něco, na co bychom se měli zaměřit a udělat pečlivěji, nebo můžeme pokračovat, určit koridory a jít dál?*

P: Myslím si, že musíte být velice opatrní, abyste našli správnou rovnováhu mezi snahou lépe pochopit specifické koridory, fyzické koridory, protože lidé se rádi pouštějí do technických otázek; a hledáním možností pro jednotlivé trasy. A já se vsadím, že pokud jsou tady lidé stejní jako jinde na světě, tak každý bude mít na vhodnou trasu svůj názor. Možných koridorů je řada: z fyzického hlediska, z hlediska ekonomického, z hlediska dopadu na životní prostředí. Jak si vybrat, jak je zvolit? Na základě kritérií. A ta kritéria se musí vrátit zpátky k tomu, proč vůbec vysokorychlostní tratě chcete stavět. Takže pokud bych měl nabídnout nějakou radu, pak budu vycházet ze svých zkušeností a zkušeností mnoha jiných. Má rada zní takto: S kreslením tratí na mapě a pak s jejich porovnáváním nespěchejte, věnujte dostatek času pochopení záměru, který vás vede k tomu, abyste věděli, jaká je poptávka, tedy přímá dopravní poptávka, a jaký je růstový potenciál měst v rámci konkrétního koridoru. Jakmile to uděláte a budete mít dostatek důkazů, které odolají zkoušce času, budete vědět, proč to děláte, pak budete moci říct, že je tu potenciálně třicet možných tras a jak splňují ty strategické cíle. Tedy, nejen že tu je těch třicet tras a náklady na tuto jsou X, na tamtu Y a tady Z, že město A chce být na trati a město B nikoli, protože pak je problém, že se budete snažit vybírat na základě názorů. Možná to jsou velmi chytré názory, ale pořád to jsou jen názory. Musíte si vybrat kritéria a těmi kritérii je strategický záměr, aby vysokorychlostní železnice propojila velká města. A strategický záměr, o kterém dle mého názoru lidé zde přemýšlejí, je, jaký bude mít vysokorychlostní železnice dopad na způsob života a práce lidí v České republice. A možná také jaký to bude mít dopad, pokud žádná vysokorychlostní železnice nevznikne. Jaký bude důsledek toho, když se nic nezmění.

*M: Děkuji. Prošli jsme si interními debatami ohledně toho, co vysokorychlostní trať vlastně znamená. Je dána rychlostí vlaku někde mezi 200 km nebo 300, 350 km? Jak by měl dle vašeho názoru vypadat správný přístup v České republice? Nejdříve si zvolit rychlost, technologii?*

P: Stručně řečeno nikoli, to je to nejhorší, čím byste mohli začít. Začít byste měli tím, jakých dojezdových časů chcete dosáhnout. Jaké služby chcete nabízet. Jaký je v rámci daného koridoru dálkový potenciál, poptávka, jaká je poptávka po obslužnosti mezi městy. Je zde potenciál pro to, aby se část kapacity využila pro regionální služby nebo dálkové vysokorychlostní služby a pak se pokračovalo s dopravní obslužností jiného města, kde nemůžeme vyhrazenou vysokorychlostní trať ospravedlnit, ale zapadá do celkového návrhu? Výhody vysokorychlostní železnice je třeba rozšířit, co nejdále to jde. Je to velká investice a tak chcete, aby výhody byly co nejširší. Jakmile to uděláte, můžete říct „Vím, proč to dělám, vím, jak budou služby v zásadě vypadat.“ Tím nemyslím minutu po minutě, ale toho můžete s vysokorychlostní železnici dosáhnout. Teprve pak se můžete začít zabývat technickými záležitostmi a specifikací, protože už víte, proč na specifikaci pracujete. A odpovědí může být, že potřebujeme určité dojezdové časy, ale máme tu dopravní mix. Takže možná nechcete jet tak rychle. Možná o sto kilometrů dál už chcete mít rychlost vysokou. Nezačínajte technickými záležitostmi. To je to nejhorší, čím byste mohli začít. Musíte začít tím, co to přinese vaší zemi jako celku.

*M: Velké infrastrukturní projekty v České republice často nejsou ve fázi přípravy a někdy ani realizace úspěšné. V minulosti jsme zažili, že nové vlády měly tendenci práce zastavit a někdy začít znova. Někdy v přípravě pokračují. Co si o tom myslíte, jaký je váš názor a jak se snaží s tímto rizikem vypořádat v jiných zemích?*

P: Od jiných zemí se nijak nelišíte, tajemství spočívá v následujícím, projekty, které vycházejí z technických specifikací, mají tendenci v průběhu těch nikoli let, ale celých desetiletí, než se koncepce stane hotovou realitou, zkrachovat. Na přípravě, konzultacích, schvalování, plánování a výstavbě velkých infrastrukturních projektů se v každé demokracii podílí parlament v několikerém složení, řada různých ministerstev, předních politiků, úředníků a dalších. Pokud to je jen infrastruktura, velké technické dílo, pak lidé začnou vaše důvody zpochybňovat. Je velmi důležité, abyste na začátku vyhradili čas, pokud to bude nutné, a ono to nutné bude, na debatu, která nebude debatou technickou. Má to být politická, ekonomická debata, zahrnující národní vládu, přirozeně dopravní instituce, krajská zastupitelstva, ze které vyplyne, co nám jako národu má tento projekt přinést. Pokud této debatě věnujete určitý čas, a není to lehký úkol, protože mnoho lidí bude mít jiný názor, takže vše musíte podložit informacemi ze studií, a to je právě to, co vám mohou dodat odborníci na železnice a stavební experti a také odborníci na dopravní plánování. Oni vám mohou dodat fakta, vy pak stvrdíte strategický záměr pro investici a ten strategický záměr přežije několik vlád a volby a budoucí volby, protože lidé budou vědět, jaký ten skutečný strategický záměr je. Něco se určitě měnit bude. Země třeba bude potřebovat v následujících pěti letech trochu omezit své výdaje. A tak se plán zpomalí, nebo ho naopak budete chtít zrychlit. Nebo se plán trochu odkloní, protože teď uděláme tuto část, tamto bylo prioritou před deseti lety, ale teď je prioritou toto. Nikdo ale nezapomene, proč to dělá. A další poznatek, o který se s vámi stručně podělím, pokud mohu, je velice důležitý. Říkal jsem, že vysokorychlostní železnice, protože je to tak velký zásah, je především politickou záležitostí. My jsme se rozhodli zřídit malou organizaci, která je podřízena vládě, ale částečně je samostatná a nezávislá na všech lidech, kteří mají z vysokorychlostní železnice nějaký prospěch. Nežadali jsme průzkum vysokorychlostní železnice železničnímu odvětví, protože kdyby řekli, že do toho máme jít, tak všichni řeknou, že bylo jasné předem, že to řeknou, proč by taky ne. Ani jsme o to nepožádali stavaře. Požádali jsme je, aby nám poskytli odborníky, ale zřídili jsme organizaci, kterou jsme nazvali High Speed Two Limited, což je společnost, která je plně ve vlastnictví vlády a jejím jediným cílem je poskytovat objektivní poradenství a přinášet zkušenosti z celého světa a z různých oborů, tedy radit vládě, ale jen to, protože strategické rozhodnutí musí být politickým rozhodnutím, které je založeno na nezávislých informacích.

*M: Takže ten úkol ve vaší zemi nebyl svěřen správci železniční infrastruktury, který by byl ekvivalentem našeho SŽDC. To je správce a investor stávající železniční sítě, který má s plánováním železniční tratí reálné zkušenosti.*

P: My jsme udělali to, že jsme z obdobné organizace přenesli zkušenosti do tohoto nezávislého subjektu. Vedle zkušeností od stavařů a zkušeností s doplňkovými dopravními záležitostmi, jako kde postavit stanici a jaké jsou místní dopravní plány, jsme ještě zapojili odborníky na územní plánování a rozvoj. Každopádně jsme chtěli odborné znalosti. Ale chtěli jsme je mít v rámci platformy, která bude nezávislá, což bude náročné i podnětné. Další roli, kterou sehrál náš správce infrastruktury, a bylo to klíčová role, byla skutečnost, že je expertem na stávající síť. Jedna z užitečných věcí je, že uvolníte kapacitu v rámci stávající sítě. A jak ji co nejlépe využít? Na to jsme se zeptali naší stávající železniční společnosti, aby nám poskytla svůj odborný názor, protože to oni jsou experty na stávající železniční

sít. Nová vysokorychlostní železnice je nový dopravní systém. A je to náročný úkol z hlediska výstavby. Je to náročný úkol z technického hlediska i z hlediska zapojení okolních komunit. A také náročný politický úkol. Ale vlastně to není náročný úkol z hlediska železnice jako takové.

*M: Pane profesore, velmi vám děkuji za rozhovor. Doufám, že se v České republice u tématu vysokorychlostních tratí ještě setkáme.*

P: Bude mi potěšením, vaše země je báječná. Děkuji.