

## **OBČANÉ ZA KVALITU ŽIVOTA V KRUŠNÝCH HORÁCH**

občanské sdružení se sídlem v Horní Blatné - IČ 227 37 430 - [www.blatna-cz.com/sdruzeni](http://www.blatna-cz.com/sdruzeni)  
Ing. Petr Maglia, CSc., Víta Nejedlého 1838, 272 01 Kladno, mobil: 602 381 286, [maglia@volny.cz](mailto:maglia@volny.cz)

**Staahaadler Aff, Steinheidel-Erlabrunn, 27.února 2009**

Věc:

**Projekt „Savba silnice B 93 - II/221 z Zwickau do Karlových Varů“**

Petr Maglia - Informace mluvčího sdružení z Horní Blatné o stavu projektu na české straně

Předneseno na setkání, pořádaném BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN im Erzgebirge pod názvem:  
**"Žádný asfalt v lese - podporuje stavba silnice rozvoj?"**

Vážení přátelé,

s omluvou za moji němčinu bych vás chtěl informovat o stavu projektu „**Savba silnice B 93 - II/221 z Zwickau do Karlových Varů**“ a o celkové situaci na české straně. Nyní vás mohu pozdravit jako mluvčí občanského sdružení z Horní Blatné / Platten, ale projekt sleduji od začátku roku 2007, kdy jsem byl jako majitel domu v Horní Blatné / Platten osloven projektanty stavby silničního obchvatu Horní Blatné / Platten, protože můj dům pozemkem sousedí s plánovanou stavbou. Jedná se tedy o několikaletou historii a nevyhnu se stručnému shrnutí vývoje, který je podle mého názoru nutný k pochopení aktuální situace na české straně společného česko – německého projektu.

### 1) Období od roku 2007 do založení občanského sdružení

Když mi projektanti obchvatu Horní Blatné začátkem roku 2007 poštou poslali informace o stavbě k vyjádření, naivně jsem si myslel, že jde o nedorozumění, které se rychle vysvětlí jako nesmysl – proč stavět novou silnici pro neexistující auta? Dům v Horní Blatné u silnice II/221 mám od roku 1997 a od té doby pozoruji klesající intenzitu dopravy po silnici do Potůček, tak jak klesá význam vietnamské tržnice v Potůčkách, která byla kdysi největší v České republice. Proč kvůli zbytečné stavbě má být zničeno horské údolí Blatenského potoka, aby se stávající minimální doprava vyhnula průjezdu Horní Blatnou? Tím by se Horní Blatná vymazala z mapy a přestala by žít svými návštěvníky. Vzhledem ke klesajícímu počtu projíždějících vozidel je zapotřebí se naopak starat o zatraktivnění města – propagovat historickou architekturu, kostel, muzeum, galerii, informační centrum, blízkou věž na Blatenském vrchu, vyústění Blatenského příkopu do krásného koupaliště, zlepšit místní komunikace, vybudovat lepší parkoviště se službami, zajistit napojení na cyklistické stezky a běžecké stopy, aby hotel, penziony a místní restaurace nebyly prázdné, aby místní prodejny a služby neskomíraly, aby obec měla peníze na záchranu místní školy a školky, aby místní lidé neviděli svoji budoucnost jinde a mohli se starat o své domy stejně dobře jako chalupáři. Stavba obchvatu na náspe vysokém až 7 metrů pro překonání železniční tratě nadjezdem by vytvořila novou návštěvníky odrazující dominantu – při příjezdu autem do Horní Blatné od Perninku nebo při cestě vlakem k místnímu nádraží by stávající genius loci historického sídla byl nahrazen rozsáhlou inženýrskou síťovou stavbou. Přitom stávajícím počtem projíždějících vozidel méně než jeden tisíc vozidel za den je stavba obchvatu s cenou přes 100 miliónů Kč naprosto neodůvodnitelná.

Domníval jsem se, že toto vše snadno vysvětlím projektantům stavby a jejich šéfům, úředníkům na Krajském úřadu Karlovarského kraje. Zvláště když jsem zjistil, že také zastupitelstvo Horní Blatné projekt stavby obchvatu odmítlo už v lednu roku 2007. Nemohl jsem pochopit, že se zbytečnost stavby obchvatu nedaří vysvětlit. Zastupitelstvo Horní Blatné v červnu 2007 přijalo usnesení, aby byl obchvat vyňat z územního plánu Horní Blatné, kam byl zanesen v sedmdesátých letech minulého století, když komunisté plánovali průmyslovou zónu v horském městě. Krajští úředníci změnu územního plánu odmítli a stále tvrdili, že obchvatem pomohou místním lidem, že selepší ovzduší a dopravní situace ve městě. Teprve postupně jsem začal tušit, že stavba obchvatu je součástí rozsáhlejšího záměru a na jednání úředníků jsem si stěžoval tehdejšímu hejtmanovi Karlovarského kraje. Hejtman Pavel mi odpověděl v prosinci 2007, jednání úředníků potvrdil jako správné a o mezistátním projektu tranzitní dopravy se nezmínil.

O projektu silnice B 93 pro spojení do K. Varů jsem se dozvěděl až ze zprávy regionálního tisku o návštěvě ministerského předsedy Svobodného státu Sasko pana Milbrandta u hejtmana Pavla v Karlových Varech v únoru 2008. Při té příležitosti jsem také zjistil, že na německé straně proti stavbě bojuje občanská iniciativa BI – B93, která od roku 2006 získala již přes deset tisíc podpisů petice proti stavbě silnice B 93. Seznámil jsem se s panem Schreckenbachem a s dalšími aktivisty BI-B93, zúčastnil jsem se protestních akcí 10.3.2008 v Bad Schelma u Aue a 30.4.2008 v Zschorlau, o síle protestu na německé straně jsem informoval přátele z Horní Blatné a z Pstruží, to nás posílilo a rozhodli jsme se úředníkům účinněji čelit založením občanského sdružení.

## 2) Naše občanské sdružení a jeho cíle

Nyní vás tady tedy mohu pozdravit jménem občanského sdružení z české strany našich společných Krušných hor. Naše občanské sdružení sídlí ve městě Horní Blatná / Platten, podle českých zákonů jsme zaregistrovaní s datem 5.5.2008 a na první členské schůzi dne 7.6.2008 jsme spolu s našimi členy z obce Pstruží / ..... vyhlásili Petici za zachování stávající trasy silnice II/221 Ostrov / ..... - Potůčky / Breitenbach, **pokud** plány rekonstrukce a modernizace této silnice znamenají nešetrné zásahy do krajiny a neodpovídají místním potřebám. V naší petici jmenovitě uvádíme, že jsme proti stavbě obchvatu Horní Blatné, protože tato stavba znamená možnost využití modernizované silnice pro tranzitní dopravu bez omezení mezi ČR a SRN s katastrofálním dopadem na místní život, přírodu a krajinu.

Chtěl bych při této příležitosti zdůraznit, že jsme naše sdružení založili bez politických ambicí, naší snahou není nabírání členů s cílem prosadit se ve volbách do zastupitelstva obcí, pro které je silnice II/221 páteří komunikací. Snažíme se získat podporu ve formě podpisu naší Petice od všech přátel Krušných hor bez ohledu na jejich politické přesvědčení, kteří na základě našeho upozornění zjistí, že západní Krušné hory jsou ohroženy plánem tranzitní silnice přes hřeben. Obracíme se proto také prostřednictvím internetu na všechny zájemce o Krušné hory, aby naše úsilí podpořili podpisem naší Petice ON LINE. Naše Petice je adresovaná hejtmanovi Karlovarského kraje, protože silnice II/221 je dosud krajskou silnicí druhé třídy v majetku Karlovarského kraje.

## 3) Stanovisko Karlovarského kraje k projektu silnice B 93 - II/221 z Zwickau do Karlových Varů

Naše situace se změnila tím, že v ČR proběhly v polovině října 2008 volby do krajských zastupitelstev, které znamenaly kompletní výměnu vedení Karlovarského kraje, a také změnu způsobu rozhodování o projektu tranzitní dopravy přes hřeben Krušných hor. Zatímco předešlé vedení kraje, hejtman Pavel, jeho náměstek Zborník a ředitel odboru rozvoje KV-kraje Musil, nám nebyli ochotni poskytnout informace o probíhajících jednáních o stavbě, nové vedení nám

zpřístupnilo všechny podklady, a k probíhajícím jednáním na úrovni ministrů dopravy ČR a SRN přijalo den 22.1.2009 nové usnesení, ve kterém odmítlo projekt tranzitní dopravy.

Pro pochopení situace je třeba vysvětlit, že stejné usnesení přijalo už před lety také staré vedení KV-kraje, ale toto vedení stavby na silnici II/221 Ostrov / ..... - Potůčky / Breitenbach připravovalo tak, aby vyhovělo požadavku německého spolkového ministerstva dopravy a vedení Svobodného státu Sasko. Projekt kapacitního silničního spojení Zwickau – Ostrov jako „Varianta I“ předpokládá na německé straně stavbu spolkové silnice B93n s napojením na české straně na silnici II/221, zrekonstruovanou tak, by kapacitně stačila pro vozidla, přivedená novou silnicí B93n. Proto byly naplánovány stavby obchvatů obcí Horní Blatná a Hroznětín a byl plánován průjezd hranicí bez omezení, tedy bylo plánováno zrušit současné omezení průjezdu vozidel přes hranici Potůčky / Johanngeorgenstadt pouze pro vozidla do 3,5 tun.

Věříme, že nové vedení KV-kraje, v čele s hejtmánem Novotným, náměstkem Navrátilem a ředitelem odboru dopravy Malým, přivedení vozidel novou silnicí B93n na hřeben Krušných hor skutečně odmítá. Chceme co největším počtem podpisů naší Petice dát hejtmánovi našeho kraje co nejsilnější mandát k zabránění zneužití silnice II/221 pro tranzitní dopravu mezi ČR a SRN bez omezení.

#### 4) Mezistátní jednání o projektu silnice B 93 - II/221 z Zwickau do Karlových Varů

Silný mandát od místních obyvatel vedení Karlovarského kraje potřebuje, protože o tranzitní dopravě v ose Ostrov / ..... - Zwickau již několik let probíhá mezistátní jednání na úrovni Ministerstva dopravy v Praze a Spolkového ministerstva dopravy v Berlíně. Na konci roku 2007 byla rozhodnutím tehdejšího ministra dopravy ČR pana Řebíčka vytvořena česko – německá pracovní skupina **pro posouzení potřeby** kapacitního silničního koridoru Ostrov / ..... – Zwickau na základě nového dopravně – inženýrského průzkumu. Přitom německá strana, kterou vede pan Stolle ze Spolkového ministerstva dopravy, výstavby a rozvoje měst, již doložila celospolkový význam tohoto koridoru, prokázala jeho ekonomickou efektivnost a projekt je součástí plánu požadavků pro spolkové dálkové silnice z roku 2004. Jedinou podmínkou pokračování přípravy stavby na německé straně je uzavření závazné mezistátní dohody mezi Českou republikou a Spolkovou republikou Německo o dálkovém silničním spojení mezi Karlovými Vary a německým městem Schneeberg.

Projekt na německé straně spočívá v prodloužení spolkové silnice B 93 novým úsekem v lese od města Schneeberg do hraničního města Johanngeorgenstadt. Na české straně na tuto kapacitní silnici B93n má podle plánu v Potůčkách / Breitenbach navazovat silnice II/221, modernizací zkapacitněná, aby ze stávajícího provozu cca 1.300 vozidel za den mohlo projet více než 5.000 vozidel za den, odvedených příčně z rychlostních silnic, probíhajících podél Krušných hor na obou stranách hranice ve směru východ - západ.

Jsme přesvědčeni, že dosavadní kapacitní příčné přeshraniční silniční spojení ve vzdálenosti cca 80 km znamená pro autodopravce dostatečný komfort - to jsou nejbližší hraniční přejezdy I/7 Hora Sv.Šebestiána / .... – Reitzeinhain B 174 na východě a na západě I/21 Vojtanov / .... – Adorf B92.

Jsme přesvědčeni, že zkrácení dopravních vzdáleností novým tranzitním koridorem v ose Zwickau – Ostrov / ..... by znamenalo zbytečné ohrožení kvality života obyvatel horských obcí, znamenalo by to útlum rozvoje turistiky, rekreačního průmyslu a souvisejících služeb v postižených obcích a vedlo by to ke poničení jedinečné přírody a krajiny dosud zachovalých západních Krušných hor podél trasy koridoru na obou stranách hranice.

V průběhu roku 2008 probíhaly práce společné česko – německé pracovní skupiny, při kterých byly měřeny intenzity dopravy na hraničních přejezdech ve vymezené oblasti a byl zjištěn pokles počtu vozidel o více než 15 % oproti roku 2005. Konkrétně na silnici II/221 byl v roce 2008 zjištěn ještě vyšší pokles počtu projíždějících vozidel v porovnání s rokem 2005, přestože silniční hraniční přejezd pro vozidla do 3,5 tun Potůčky / Johannegeorgenstadt byl otevřen teprve na začátku roku 2008 při vstupu ČR do Schengenského prostoru. Nový přeshraniční provoz totiž nenahradil úbytek počtu projíždějících vozidel v souvislosti s útlumem provozu vietnamské tržnice v obci Potůčky, která byla v devadesátých letech největší v ČR.

V rozporu s naměřenými údaji celkového poklesu dopravy ministerská pracovní skupina plánuje obecný nárůst dopravy do roku 2020, a zdůvodňuje tím potřebu stavby kapacitní silnice B93n a úpravy silnice II/221 pro příslušné zvýšení průjezdnosti. Tímto doporučením skončilo dosud poslední jednání mezistátní česko – německé pracovní skupiny 16.10.2008 v německém Fürstenbrunnu. Pokud je mi známo, zápis z tohoto jednání však dosud nebyl českou stranou odsouhlasen, protože české ministerstvo dopravy respektovalo změny vedení Karlovarského kraje, čeká na stanovisko nového zástupce Karlovarského kraje v pracovní skupině a jednání na ministerské úrovni bylo odloženo na únor 2008.

Mezitím v lednu 2008 došlo také ke změně ve vládě ČR a novým ministrem dopravy je pan Bendl na místo pana Řebíčka, a novým příslušným náměstkem je pan Slanečka na místo pana Hodače.

Pan Slanečka reagoval na můj dotaz ohledně vyjádření tiskového mluvčího ministerstva dopravy pro ARD – Rádio v Praze dne 28.1.2009 a 13.2.2009 se písemně distancoval se od zprávy tiskového mluvčího ministerstva, který reagoval na odmítnutí projektu kapacitní silnice přes Krušné hory Karlovarským krajem 22.1.2009 a sdělil, že projekt česká strana považuje za důležitý a bude v něm pokračovat. Pan Slanečka označil toto sdělení za „olitováníhodné nedorozumění“. V odpovědi jsem dne 18.2.2009 panu Slanečkovi sdělil, že očekáváme oficiální dementování původní zprávy, včetně adresného sdělení vedení města Schneeberg – dosud bez reakce.

Nejnovější informací je zpráva ze setkání nového ministerského předsedy Svobodného státu Sasko panem Tillichem s ministrem dopravy ČR panem Bendlem 18.2.2009 v Praze. O tomto setkání informovaly německé internetové noviny „Prager Zeitung online“ 19.2.2009 s tím, že ministr Bendl slíbil pokrok ve věci projektu B93n. V oficiální tiskové zprávě českého ministerstva dopravy z 18.2.2009 projekt B93n není uveden a ve zprávě je uvedeno pouze „jasné politické ANO pro prioritu spojení severu s jihem pomocí železničního koridoru Praha - Drážďany – Berlín (prodloužená osa TEN 22).

Vážení přátelé, doufám, že jsem přispěl k objasnění stavu projektu „**Savba silnice B 93 - II/221 z Zwickau do Karlových Varů**“ - je zřejmé, že vyhráno ještě není, ale věříme, že společnými silami Krušné hory před asfaltem ubráníme - děkuji za pozornost.

Příprava informace z 24.2.2009 – Petr Maglia