

Petr Maglia, Miloslav Zítka:

Vývoj stanoviska české strany k německému projektu příčného severo-j jižního silničního koridoru SRN-ČR přes západní hřeben Krušných hor v letech 2000 – 2010

Tiskové prohlášení k nadcházejícímu jednání s Krajským úřadem Karlovarského kraje o námitkách a připomínkách k návrhu Zásad územního rozvoje Karlovarského kraje

Pád komunistických režimů v roce 1989 v bývalých socialistických státech ČSSR a NDR umožnil svobodný rozvoj česko-německých styků na všech úrovních, včetně otevření mnoha přeshraničních silničních přechodů a přejezdů. V průběhu 90. let s rozvojem místního soukromého podnikání rostla potřeba nových regionálních silničních spojů, umožňujících přeshraniční výměnu zboží a služeb. Význam těchto silničních spojů v příhraničních oblastech rostl souběžně s prudkým rozvojem tranzitní kamiónové dopravy v celé sjednocující se Evropě. Objemy silniční tranzitní dopravy expandovaly také na úkor ostatních druhů nákladní přepravy jako srovnatelně nejdostupnější zajištění přepravních potřeb v době rychlého ekonomického růstu. Stále mocnější lobby autodopravců zpětně ovlivňovala ochotu společnosti a politického vedení států přednostně investovat do silniční infrastruktury. Překážkou silničního propojování Evropy byla zanedbaná silniční síť ve státech bývalého socialistického bloku, nevyhovující legislativní rámec pro výstavbu i provoz silniční sítě a omezená funkčnost státních institucí obecně. U bohatších států sjednocující se Evropy postupně vznikala ochota podpořit obchodní výměnu se státy východní Evropy finančním příspěvkem k výstavbě jejich silnic, v současné době se tyto příspěvky institucionalizovaly mezi zeměmi EU prostřednictvím fondů EU. Tlakem EU také dochází ke zkvalitnění příslušné legislativy ve východních zemích. Problémem zůstávají velké počáteční rozdíly, které vedou k rozdílným prioritám silničních staveb v jednotlivých zemích.

V ČR se stále nedaří zprovoznit základní síť tranzitních silničních tepen, zatímco v Německu je řešeno zajištění přístupu všech účastníků do již existující tranzitní silniční sítě a zkracování dopravních vzdáleností propojením mezi hlavními silničními tahy. Konkrétním projevem uvedené nerovnováhy je tlak německých úřadů od konce devadesátých let na české úřady, aby přes západní hřeben Krušných hor vznikl kapacitní silniční koridor. Německá strana má zájem stavět v této oblasti novou silnici pro tranzitní dopravu prostě proto, že vzdálenost nejbližších hraničních přejezdů pro kamiónovou dopravu je 80 km. Úřady na české straně mají z hlediska budování silničních staveb zcela jiné priority, avšak v rámci recipročních dohod, a zejména při zajištění financování takového koridoru německou stranou, byly české úřady ochotny pro německý projekt dostavby silnice B93 do oblasti hraničního města Johannegeorgenstadt hledat možnost napojení novou tranzitní silnicí na české straně Krušných hor. Výsledkem objednávky Ministerstva dopravy ČR byla studie, vypracovaná v říjnu 2001, se dvěma variantami trasy nové silnice první třídy, navazující na projekt dostavby německé silnice B93 k hranicím - trasou přes Jelení, Nové Hamry a Nejdk do Karlových Varů a trasou lesem tzv. „Pašerácké stezky“, silničními obchvaty Horní Blatné, Perninku, Merklína, Hroznětína a Ostrova do K. Varů. Rozsáhlé stavby v horském lesním prostoru s řadou mostů a tunelů s cenou kolem 2 miliard korun vedly českou stranu k návrhu kompromisního řešení, aby s ohledem na možnosti financování a s ohledem na požadavky ochrany životního prostředí byl koridor budován jako regionální – jako užší silnice druhé třídy v majetku a správě Karlovarského kraje.

Na bilaterálním jednání o přeshraničních silničních spojích mezi ministerstvy dopravy ČR a SRN ve dnech 2. a 3. září 2004 v Regensburgu bylo navrženo zřízení komise pro tento koridor. Proti trase nové silnice přes Jelení a Nové Hamry do Nejdku protestovali na české straně občané postižených obcí spolu s ochránci životního prostředí, kteří dosáhli odstoupení od této varianty trasy v souvislosti chráněným územím přírodního parku Jelení. Nakonec dne 6.12.2007 ministr dopravy ČR odsouhlasil zřízení česko-německé pracovní skupiny

k posouzení kompromisní trasy Potůčky – Ostrov s využitím zrekonstruované krajské silnice druhé třídy číslo 221.

Souběžně s mezistátním jednáním na úrovni ministerstev dopravy ČR a SRN bylo na úrovni vedení Karlovarského kraje a Svobodného státu Sasko připraveno Kooperační ujednání o stavebních opatřeních na regionálních silnicích v souvislosti s „Přeshraničním silničním spojením Potůčky – Johannegeorgenstadt“ - pro vytvoření dostatečně kapacitního, kvalitního a bezpečného silničního spojení Karlovy Vary – Schwarzenberg byly stanoveny pro konkrétní silniční novostavby finanční prostředky ve výši 4 mil.EUR na straně SRN a 480 mil.Kč na straně ČR s tím, že tyto prostředky zajistí německá strana ze Strukturálních fondů Evropské unie , tzv.Cíl 3 – Operační program přeshraniční spolupráce. Na české straně bylo Kooperační ujednání schváleno vedením Karlovarského kraje 21.6.2007 a podepsáno se saskou stranou 17.12.2007.

Souběžným postupem na mezistátní úrovni mezi ČR a SRN a na úrovni Karlovarského kraje a Svobodného státu Sasko bylo od konce roku 2007 zajištěno kompromisní řešení silničního koridoru přes západní hřeben Krušných hor dostavbou silnice B93 do Johannegeorgenstadtu na německé straně s napojením na české straně v obci Potůčky na krajskou silnici II/221, zkapacitněnou rozšířením, vybudováním obchvatů některých obcí a nového hraničního přejezdu. Toto řešení bylo zpochybněno na české straně volbami do krajských zastupitelstev v říjnu 2008, které znamenaly změnu politického vedení Karlovarského kraje a oslabily postavení ministra dopravy ČR.

Původní vedení Karlovarského kraje prohlašovalo, že si nepřeje přivést novou tranzitní dopravu do Krušných hor, přitom ale se Svobodným státem Sasko uzavřelo kooperační dohodu na financování staveb pro odstranění technických překážek, které byly důvodem omezení přejezdu Potůčky - Johannegeorgenstadt pouze pro vozidla do 3,5 tuny. Bývalý náměstek hejtmana pro dopravu ještě na podzim 2008 ve sdělovacích prostředcích připustil, že po dobudování silničních novostaveb na silnici II/221 bude nutno stávající omezení průjezdu na hraničním přejezdu zrušit, protože na technicky vyhovující silnice evropská legislativa vyžaduje umožnění přístupu všem účastníkům provozu.

Nové vedení Karlovarského kraje připravilo usnesení, schválené nově zvoleným krajským zastupitelstvem 22.1.2009, odmítající vybudování „výkonného silničního spojení ČR Ostrov – SRN Zwickau pro těžkou nákladní dopravu“. Z důvodové zprávy k usnesení zastupitelstva Karlovarského kraje z 22.1.2009 – citujeme: „... výstupy z jednání ... kalkulují s návrhem novostavby silnice B93n na německé straně, což je v podstatě přivedení vysokorychlostní silnice na přeshraniční spojení Potůčky – Johannegeorgenstadt odpovídající typově v ČR státní silnici I. třídy . Takovéto řešení by následně znamenalo vysokou právní nejistotu pro zachování stávajícího stavu – tj. omezení na regionální nákladní dopravu do 3,5 tun, a s největší pravděpodobností by se následně Karlovarský kraj musel vypořádat se všemi případnými dopady na prostor dotčeného mikroregionu, s dopadem na obce a obyvatele na ose a s dopadem na přírodu a krajinu, pokud by zkapacitněná silnice začala ve větší míře využívat těžká dálková nákladní doprava.“ – konec citace. Nový zástupce Karlovarského kraje v mezistátní česko-německé pracovní skupině při následném jednání pracovní skupiny dne 9.6.2009 v Karlových Varech přispěl k jednoznačnému stanovisku české strany, formulovaném později v bodu 4 českou stranou navrženého textu Protokolu z jednání 9.6.2009 tak, že bude zachován stávající silniční hraniční přechod, který i nadále zůstane omezen pouze pro vozidla do 3,5 tuny celkové hmotnosti. Účastník jednání, člen německé delegace v mezistátní pracovní skupině za Saské státní ministerstvo pro hospodářství a práci, pan Hubertus Schröder ve své zprávě z 11.6.2009 o jednání pracovní skupiny 9.6.2009 oznámil, že česká strana odmítla požadavek německé strany o zesílení resp. přeložení hraničního přejezdu Johannegeorgenstadt/ Potůčky pro vozidla nad 3,5 tun v rámci dobudování

stávající krajské silnice II/221 na šířku 7,5m, částečně na 9,5m, a z toho důvodu nebylo přijato konečné rozhodnutí. Protokol z jednání 9.6.2009 zůstal nepodepsaný, stejně jako protokoly z předešlých jednání pracovní skupiny resp. podskupiny, konaných 12.3.2008 v Erlabrunn, 17.-18.6.2008 v Karlových Varech a 16.10.2008 v Waschleithe.

Výše uvedená citace z důvodové zprávy pro usnesení Karlovarského zastupitelstva z 22.1.2009 je jasnou formulací postoje vedení Karlovarského kraje, jehož dozníváním je stanovisko české delegace při mezistátním jednání z 9.6.2009. Avšak v té době vedení Karlovarského kraje rizika případného zrušení omezení průjezdu vozidel nad 3,5 tuny na hraničním přejezdu Potůčky – Johannegeorgenstadt přehlídí, podporuje čerpání finančních prostředků pro novostavby na silnici II/221 dle Kooperačního ujednání z 17.12.2007 a dne 18.6.2009 nechává schválit zastupitelstvem Karlovarského kraje „Územně analytické podklady Karlovarského kraje“, jejichž součástí jsou záměry na silnici II/221, včetně změny hraničního přechodu v Potůčkách. Tato změna postoje vedení Karlovarského kraje v průběhu roku 2009 měla odezvu při mezistátním jednání na úrovni ministerstev dopravy ČR a SRN v jiné věci (k problematice dálnice D8/A17), při té příležitosti byly upřesněny texty protokolů z jednání pracovní česko-německé skupiny resp. podskupiny, které vedoucí delegací podepsali s datem 9.12.2009 v Bonnu resp. 16.10.2009 v Praze. V konečných textech protokolů mimo jiné chybí výše citované stanovisko české strany v bodě 4 protokolu z 9.6.2009, že bude zachován stávající silniční hraniční přechod, který i nadále zůstane omezen pouze pro vozidla do 3,5 tuny celkové hmotnosti.

Záměr vybudování hraničního přejezdu před obcí Potůčky zastupitelstvo obce odmítlo již v roce 2005, na projekt stavby přeložky silnice II/221 do silničního obchvatu města Horní Blatná reagovalo městské zastupitelstvo žádostí o vynětí obchvatu z územního plánu v roce 2007, ve stejném roce 2007 proti rozšiřování silnice II/221 v obci Merklín-Pstruží předali občané petici - všechny tyto a další připomínky občanů tehdejší vedení Karlovarského kraje odmítlo s tím, že připomínky, námitky a požadavky na změny územního plánu bude možno řešit až při veřejném projednání „Zásad územního rozvoje Karlovarského kraje“ (ZUR KK). Stejně reagovalo nové vedení Karlovarského kraje na petici občanů proti uvedeným novostavbám na silnici II/221 po předání petičních archů hejtmanu Karlovarského kraje dne 29.5.2009 a nadále připravovalo ZUR KK zahrnující uvedené stavby bez ohledu na předané požadavky.

K veřejnému projednání návrhu ZUR KK došlo 24.6.2010, obec Potůčky podala námitku proti stavbě nového hraničního přejezdu, město Horní Blatná podalo námitku proti stavbě obchvatu a proti všem třem novostavbám na silnici II/221 podal námitku zástupce veřejnosti zmocněný tisíci podpisy občanů na základě bleskové podpisové akce občanského sdružení z Horní Blatné „Občané za kvalitu života v Krušných horách“. Toto sdružení formou připomínky k návrhu ZUR KK také požádalo o vynětí uvedených tří staveb ze záměru z důvodu rizika stavby silnice B93n a přivedení tranzitní dopravy, přílohou připomínky je dopis mluvčího německé občanské iniciativy BI-B93, která pod petici proti dostavbě silnice B93n do Johannegeorgenstadtu nasbírala již přes 11 tisíc podpisů. Námitka zástupce veřejnosti proti třem silničním novostavbám zahrnutým do návrhu ZUR KK je zdůvodněna takto: „Úpravy uvedené v návrhu jsou chybou v dopravní koncepci Karlovarského kraje. Realizací výše uvedených staveb na silnici II/221 a poté její využití jako součást silničního koridoru „nadmístního“ významu mezi ČR a SRN přes západní hřeben Krušných hor hrozí zneužití této komunikace pro tranzitní dopravu, především nákladní, mezi SRN a Českou republikou. Tím hrozí i trvalé poškození přírody, krajiny a kvality života místních obyvatel, útlum horských obcí a zhoršení rekreačního významu této části kraje se všemi negativními důsledky na obyvatelstvo. Uvedené stavby by zbytečně poškodily horskou krajinu a její rekreační atraktivitu, protože pro příhraniční osobní dopravu je stávající trasa dostatečná /zatížení silnice okolo 1000 vozidel denně/. Pro tranzitní osobní dopravu je dostačující kapacita silnice

I/25 Ostrov – Boží Dar – SRN, pro těžkou nákladní dopravu ve směru SRN – ČR jsou dostačující sousední stávající přechody Pomezí a Hora Svatého Šebestiána na silnicích I. třídy I/6 a I/7 s navazujícími úseky silnic kategorie R – R6 a R7. Navíc se plánuje právě ze směru od silnice I/7 významná modernizace silnice I/13 v úseku mezi Chomutovem a Ostrovem.“

Vedení Karlovarského kraje se k připomínkám a námitkám dosud formálně nevyjádřilo, zařazení silničních novostaveb do návrhu ZUR KK však mediálně obhajuje tím, že se jedná o veřejně prospěšné stavby k podpoře turistického ruchu a odmítá se vyjadřovat k problematice otevření nového hraničního přejezdu pro vozidla nad 3,5 tuny hmotnosti. Ve svém vyjádření pro veřejnoprávní televizi náměstek hejtmána pro dopravu připustil, že zrekonstruovanou silnici může ministerstvo dopravy převést do kategorie silnice I. třídy, a v tom případě by Karlovarský kraj nemohl ovlivnit jakékoliv omezení průjezdu vozidel na novém hraničním přejezdu Potůčky – Johannegeorgenstadt.

Výše uvedenými skutečnostmi dokládáme, že silniční novostavby, které jsou předmětem námitky k návrhu ZUR KK, nejsou „veřejně prospěšnými stavbami“ v zájmu mikroregionu západních Krušných hor a Karlovarského kraje, nýbrž jsou výsledkem systematického tlaku německé strany, který uvádíme od roku 2000 a který vyústil na mezistátní úrovni v kompromisní využití krajské silnice číslo II/221 Ostrov – Potůčky pro napojení na silnici B93n, jejíž výstavbu německá strana nadále předpokládá. Uváděné jiné důvody k realizaci navržených silničních novostaveb jsou jen zástupné – silniční přejezd pro vozidla do hmotnosti 3,5 tuny funguje a silnice II/221 ve stávajícím stavu je využívána dle potřeby také těžkou nákladní dopravou pro místní účely, přitom intenzita nákladní i osobní dopravy na silnici dlouhodobě klesá a k podstatnému nárůstu dopravy nedošlo ani otevřením hraničního přejezdu do SRN v lednu 2008. Doposud realizované stavby v rámci rekonstrukce jednotlivých úseků silnice II/221 nebyly hodnoceny procesem EIA, protože příslušný krajský orgán ochrany životního prostředí odmítá celkový přeshraniční význam rekonstrukce silnice. Na základě uvedených skutečností by vedení Karlovarského kraje mělo předložit „Zásady územního rozvoje Karlovarského kraje“ ke schválení krajskému zastupitelstvu bez tří silničních novostaveb na silnici II/221, aby následně mohly být provedeny příslušné změny v územních plánech dle požadavků postižených obcí.

V Horní Blatné a v Karlových Varech dne 4.8.2010

Ing.Petr Maglia,CSc. je mluvčím občanského sdružení z Horní Blatné „Občané za kvalitu života v Krušných horách“, které podalo připomínky k ZUR KK

Miloslav Zítka, dopravní odborník, člen Strany zelených, zástupcem veřejnosti, který na základě zmocnění od jednoho tisíce občanů podal dne 24.6.2010 námitku k ZUR KK