CHLUMECKÝ ZPRAVODAJ

INFORMAČNÍ OBČASNÍK

189/2021
SPECIÁL



Vážení spoluobčané,

předkládáme vám speciální číslo Chlumeckého zpravodaje, které je věnováno problému, jenž nás v současné době tíží nejvíce – zamýšlené výstavbě Krušnohorského tunelu (KT) přes naše město v rámci vysokorychlostní tratě (VRT) Praha-Drážďany. Tuto stavbu zadalo Ministerstvo dopravy ke zpracování Správě železnic - jedná se o 26 km! dlouhý železniční tunel, který by měl procházet územím našeho města v prostoru od silnice I/13 na Teplice směrem do hruškového sadu mezi Stradovem a Chlumcem a dále pak pokračovat pod horským masívem a Kozí dráhou do Německa. Tato stavba by měla trvat cca 10 let (2028-2038) a měla by být realizována ražbou 2 tubusů (každý se 3 kolejemi) a k tomu další 2 koleje jako odbočka na Teplice na úrovni silnice I/13. Navržená stavba nejen svou délkou výstavby, ale také následným uvažovaným provozem 150 ! vlaků denně by měla pro naše město naprosto devastující a nevratné následky a natrvalo by změnila jeho klidný a rekreační charakter včetně všech negativních doprovodných jevů (stovky dělníků a možné zvýšení kriminality, likvidace živ. prostředí pro občany spojeného s ražbou na dobu min. 10 let, výrazné snížení ceny nemovitostí a stěhování obyvatel, velmi rizikový terén pro stavbu KT a možnost jeho následného sesuvu atd.). **Zastupitelstvo města Chlumec vzhledem k výše uvedeným skutečnostem na svém zasedání vyslovilo zcela jednoznačný nesouhlas s touto stavbou, která je v přímém rozporu s územním plánem města a také se Zásadami územního rozvoje Ústeckého kraje. Usnesení zastupitelstva bylo zasláno Ústeckému kraji a byly také informovány všechny příslušné státní orgány – Ministerstvo dopravy, životního prostřední, místního rozvoje, Správa železnic a také premiér prostřednictvím Úřadu Vlády ČR.** Následně vedení města ustanovilo pracovní skupinu, která se této problematice soustavně věnuje (více v CHZ na jiném místě) a také uzavřelo smlouvu s renomovanou právní kanceláří FRANK BOLD ADVOKÁTI, která v minulosti např. pro ČR vyhrála miliardový spor s Polskem o elektrárnu Turów a bude nyní naše město v této záležitosti zastupovat. Za kolegy a za sebe vám mohu slíbit, že vynaložíme všechny síly, abychom stavbě v této podobě přes naše město zabránili.





Ing. Roman Zetttlitzer
starosta města

VRT A FÓRUM OBČANŮ CHLUMECKA, Z. S.

Zapsaný spolek Fórum občanů Chlumecka, z. s. (FOCH) vznikl na jaře 2021 jako sdružení občanů nesouhlasících s plány Správy železnic (SŽ) na vedení železniční vysokorychlostní a nákladní tratě (VRT) mezi centrálním Chlumcem a jeho částí Stradov. Bohužel, jak se následně ukázalo, tyto plány byly Správou železnic (převážně) v tichosti připravovány již několik let.

Spolek FOCH si vzal za své vyvolat veřejnou diskusi k tomuto problému a zjistit názory občanů i politiků Chlumecka na něj. Velmi brzy se ukázalo, že informovanost drtivé většiny občanů i politiků Chlumce byla v podstatě nulová. Následovalo získání Studie proveditelnosti SŽ a dokumentů k plánům na výstavbu a změnu VRT, analýza aktuálního stavu, ustanovení petičního výboru FOCHu a textu petice proti vedení VRT přes Chlumec, kterou za necelý měsíc podepsalo 1538 občanů, což je mimochodem výrazně více, než kolik občanů Chlumce přišlo k posledním krajským volbám (cca 1 100). Všem, kdo petici podepsali, za to patří velký dík. Právě díky jejich hlasům muselo krajské zastupitelstvo bod k VRT a k petici zařadit na své červnové schůzi, kde vystoupil zástupce FOCHu Mgr. J.Musil i starosta Chlumce Ing. R. Zettlitzer.

V Chlumci byla vytvořena městská pracovní skupina složená ze zástupců města a FOCHu, rovněž bylo vyvoláno mimořádné zasedání Zastupitelstva města, kde zastupitelé jednohlasně odmítli tuto stavbu přes Chlumec a uvolnili prostředky pro zastupování města v této věci právní kanceláří. Následně byla uzavřena smlouva města s AK Frank Bold Advokáti a rovněž třístranné memorandum mezi FOCHem, městem Chlumec a AK Frank Bold Advokáti (FBA). Jak se zapojení FBA osvědčí, se v brzké době uvidí. Záměrem FOCHu bylo a je, aby hlavní iniciativu i úsilí převzalo na sebe město Chlumec, resp. jeho politici, s nimiž by FOCH dále spolupracoval a podporoval je zvláště tam, kde síla spolku může mít větší váhu.

Jak vlastně Správa železnic vedení VRT vymyslela?

Plány SŽ, které byly v úseku ÚL-státní hranice se SRN přeměněny do jediné varianty, tzv. Studie proveditelnosti (SP), jsou v rozporu s platným územním plánem Chlumce i s platnými Zásadami územního rozvoje Ústeckého kraje (ZÚR), což je de facto krajský územní plán, podle nějž se obce řídí při stanovování svých územních plánů. Podle těch se zase řídí obyvatelé při svém stěhování či výstavbě svých domů a bytů. Je důležité zmínit, že se stavbou VRT se počítalo již 25 let, ale jinudy. Od roku 1996 můžete najít územní rezervu pro VRT zakreslenou v územních plánech např. Přestanova, kde se počítalo a dosud počítá s jejím (podzemním) vedením při hranici katastru mezi okresy ÚL a TP s výjezdy z tunelů v okrese Teplice u Soběchleb. V místě vzdáleném od obyvatel, a hlavně v místě, které není pod výškovou úrovní nejbližších obydlí jako v případě Chlumce a Stradova. Tyto územní rezervy byly v tomto úseku i nadále promítnuty v roce 2011 do aktuálně platných ZÚR a s touto trasou se tedy počítá dodnes, tj. již 25 let. I proto na těchto místech není takovou dobu možná žádná výstavba na povrchu ani v místech podzemního vedení.

SŽ však má plány jiné, nové, spojené s vedením VRT do Ústí nad Labem, kde by někteří politici chtěli vybudovat novou zastávku VRT přímo v centru. Co na tom, že drtivá většina vlaků bude nákladních. Ale opravdu to jinak nejde? Existují minimálně 3 další varianty, jak tento záměr vyřešit. Všechny tři by zohledňovaly vyústění tunelů podle platných ZÚR, tedy přes 1 km za Přestanovem mimo jeho obzor a ca 0,5 km před Soběchleby. Jedna z variant by předpokládala vybudování terminálu Ústí n. L. cca 5-8 km od Ústí n. L. a spojením shuttlem nebo trolejbusem, stejně jako tomu je u mnoha jiných a větších měst, s možností pohodlného parkování občanů nejen Ústí n. L., ale i z dalších měst Ústeckého kraje u nového terminálu. Dalšími možnostmi je zavedení VRT do Ústí n. L. obloukem trasami před nebo za Miladou, například v terénním zářezu. Ve všech těchto případech by tunely z Krušných hor zůstaly tam, kde se s nimi od roku 1996 počítalo, kde se následně nemohlo nad předpokládaným vedením VRT stavět a ti co stavěli v blízkosti ochranné zóny, o tom byli v ÚP řádně informováni a věděli, že je tam riziko hluku a dalších negativních dopadů z provozu i z dlouhé výstavby. Bohužel SŽ nedokázala na schůzce (iniciované pod nátlakem petice FOCHu) v květnu 2021 v Chlumci uspokojivě odpovědět, z jakého důvodu nezahrnula do variant plánů Studie proveditelnosti alespoň jednu z výše nastíněných možností. Přislíbené odpovědi jsme nedostali a plánovaná schůzka se SŽ v Chlumci v červnu 2021 se již nekonala. SŽ se již neozvala. Předchozí vratké argumenty o hořící sloji v podzemí u Milady byly dle zjištění Mgr. Musila vyvráceny samotným Palivovým kombinátem Ústí. Nestojí tedy snad za změnou vedení VRT přes Chlumec úplně jiné zájmy?

A jak by měla vlastně zastávka v Ústí n. L. vypadat, kde by měla být? Podle jednoho scénáře by měla být hluboko v podzemí na místě ústeckého západního nádraží, což však odborníci (i ze SŽ) a i někteří krajští politici odmítají např. vzhledem k blízkosti Spolchemie a bezpečnostním normám. Další varianta hovoří o nadzemním vedení v místě západního nádraží. Ale co pak dál? Nový most přes Labe, tunel do Českého středohoří na střekovské straně… Obrovská stavba v centru Ústí i na Střekově na mnoho let. A také je tu otázka, kde město Ústí n. L. vezme na takovou stavbu zastávky peníze? Jsou s tím občané Ústí n. L. srozuměni? Nebo většina z nich, především ti dotčení takovými plány, nemají o tomto stavu ani tušení …? SŽ ani ústečtí podporovatelé VRT o zlepšení informovanosti k těmto otázkám zrovna neusilují.

Není těch otazníků moc?

Dovolím si ještě poznámku k mapovým podkladům, které musela SŽ zveřejnit, stejně tak k videu, které ukazovalo výjezd z tunelů u Chlumce. Prvním nesouladem mezi původní „videografikou“ a prvními mapovými podklady byla odbočka z tunelů na Teplice, ovšem s chybějícím příjezdem od Teplic. Na dalších mapách se již počítalo, že příjezd od Teplic bude, a že se koleje této odbočky budou křižovat v jedné úrovni(!) s výjezdy z tunelů. Nakonec však (zřejmě s ohledem na bezpečnost, platné normy i frekvenci vlaků až 20 za hodinu) bylo do konečné Studie proveditelnosti zakresleno už přemostění příjezdu od Teplic přes výjezdy z tunelů a současně další mimoúrovňové křížení se stávající silnicí ÚL (od čerp. st. ONO) - Teplice I/13, která by měla být rovněž zvednuta na most. Tento železniční přivaděč od Teplic by byl následně zanořen třetím tubusem do louky u Chlumce a napojení této koleje na trasu do Německa by mělo být dle SP v místě vedle hruškového sadu, snad v podzemí. Ovšem je třeba si uvědomit, že realizace mimoúrovňového křížení ve třech(!) rovinách (silnice a dvě různá křížící se vedení žel. tratí) potřebuje mnoho metrů, aby vůbec bylo možné stavbu zrealizovat. Ale kde ty metry vzít? Pro informaci, výškový rozdíl mezi silnicí ÚL - TP I/13 a místní silnicí mezi Chlumcem a Stradovem (u tzv. „Stradovského chodníku“) je v místě Šotolského potoka pouhých 22-26 výškových metrů.

Navíc k tomu, aby šlo rubat bez rizika zásypu, bude třeba mít nad sebou soudržnou masu hornin v řádech mnoha jednotek či dokonce desítek metrů, dle stability a složení svahu. Hornina je však v tomto místě (jak sama studie SEDOP zadaná od SŽ podotýká) velmi problematická až ke geologickému zlomu u tzv. Kozí dráhy nad Chlumcem. S ražbou TBM technologií se koneckonců počítá až nad Chlumcem, v nižších partiích to možné i podle SP není. Jediným řešením je výstavbu tunelů provádět z vrchu ve výkopu metodou CUT and COVER, neboli bagrovat a bagrovat, a až později klasicky rubat, nebude-li to však padat „na hlavu“. Bude-li, tak zase bagrovat směr Krušné hory. Pak je otázka, kde se výkop ve skutečnosti zastaví. I na tuto otázku SŽ neumí odpovědět. Připouští i možnost výkopů mnohem výše, než ukazuje jejich mapa SP.

Pokračování článku na straně 3

Pokračování článku ze strany 2

Nechci si ani představovat jak obrovská jáma by musela být mezi Chlumcem a Stradovem vyhloubena pro dva, resp. tři tunely, jaké nesmírné množství techniky by pro tuto stavbu muselo být použito během dlouhých let výstavby, jaká dopravní omezení by způsobila výstavba přeložek u silnice I/13 případně i silnice a chodníku Chlumec--Stradov. Jen těžko si lze představit megatuny rubaniny, které by byly vyváženy z tubusů ven na chabařovické nádraží, které se má rozšířit až o 7 kolejí a má zde být překladiště. Obyvatelé Stradova, pod nímž by se měla odbočka na Teplice stáčet k Chabařovicím a k Přestanovu by jistě nebyli nadšeni, obyvatelé Přestanova, kteří by měli mít toto překladiště chabařovického nádraží pod domy, nejspíše také ne. Doba výstavby se předpokládá na 8-12 let (vzpomeňme ale na problémy na D8, byť i 8 let je hrůza). Ano, na mapě jsou nakreslené vstupy do tunelů před silnicí I/13, ale u této silnice opravdu není skála, do které je možné na místě vyrubat vstupy do tunelů a ještě v úrovních nad sebou, aby se vlaky a auta nesrazily. Naopak je tam Šotolský potok a husté stromořadí se vzácnými biotopy a migračními pásmy, to vše by bylo zásadně zničeno. Jako ošklivá třešnička na dortu je pak plán na roztrojení kolejí po výjezdu z tunelu, aby mohly být nákladní vlaky odkláněny, když budou muset pustit před sebe rychlejší osobní. A totéž v protisměru před vjezdem, celkem tedy 6 kolejišť-seřadišť pod Chlumcem, kde by vlaky brzdily a rozjížděly se těsně před tunely, a další 2 koleje - na Teplice a (vrchem) od Teplic! Mnozí, kteří v Chlumci bydlí ví, jak jde slyšet byť jen občasný vlak jedoucí ze vzdálenějších Chabařovic do Ústí n. L.

Rád bych vyzval ty, kteří píší o tom, jak budou tunely až pod silnicí I/13, aby si nejdříve nastudovali fakta, Studii proveditelnosti včetně textové části a geologická rizika, která koneckonců ani Správa železnic nepopírá…

Pevně doufám, že město Chlumec vyvine maximální úsilí, byť bohužel s jistým zpožděním, a zajistí, aby nás takovéto trasování stavby VRT, které je v rozporu s aktuálně platným ÚP Chlumce, nepostihlo. Že se SŽ pokusí navrhnout změnu ZÚR na jednom z nejbližších jednání krajského zastupitelstva Ústeckého kraje je prakticky jisté. Možná již 6. 9. 2021 (v době psaní tohoto článku ještě nebyl program Zastupitelstva ÚK zveřejněn). O tom se samozřejmě čtenáři dozví ze stránek města Chlumec nebo stránek FOCHu (www.stradov.cz, případně na facebooku FOCHu). Všichni občané mohou nejen navštívit tuto schůzi Zastupitelstva ÚK, ale každý občan ÚK se může u recepce krajského zastupitelstva přihlásit k projevu ke každému projednávanému bodu. Samozřejmě nemusí se čekat, každý může zastupitelům ÚK napsat na jejich e-maily či se je snažit jinak oslovit a pomoci jim pochopit, jaké takové plány na změnu trasy VRT mohou mít dopady na život v Chlumci i jeho části Stradov. Jsou to i naši zastupitelé. Každého krajského zastupitele či jiného zainteresovaného občana, který o to požádá, rádi přivítáme a namístě jej se situací obeznámíme.

Spolek Fórum občanů Chlumecka se bude snažit být městu Chlumec a jeho občanům maximálně nápomocen, bude dále vést otevřená i uzavřená jednání s krajskými zastupiteli, představiteli ministerstev, zástupci SŽ, poslanci a senátory, ostatními spolky, advokáty a dalšími institucemi s cílem odvrátit rizika spojená s trasováním VRT přes Chlumec a Stradov. Nicméně je třeba si uvědomit, že všichni členové FOCHu, zvláště pak členové výboru a pověření členové vykonávají veškerou svou činnost zdarma a ve svém volném čase, a věřte, že té práce nebylo a není málo. Proto mi závěrem dovolte jmenovitě poděkovat aktivnímu výboru FOCHu a pověřeným členům FOCHu a seznámit Vás s jejich kompetencemi, byť se mnohdy prolínaly a prolínají (abecedně): Mgr. Iva Balkó, Ph.D. (pet. výbor), prim. MUDr. Olga Filipovská (dopady na obyvatele), MUDr. Karolína Ježková (mezinárodní vztahy/VRT-SRN), Mgr. Pavel Jursa (pet.výbor, geologie), Mgr. Jan Musil (zástupce v KPS, geologie a ŽP), Mgr. Libor Prexler (soc. sítě), Mgr. Edna Řeháková (pet. výbor), JUDr. Veronika Srnková (právní servis), Ing. Petr Techlovský (životní prostředí). Rovněž bych chtěl poděkovat všem řadovým členům FOCHu i všem sponzorům, kteří nám umožňují financovat provozní náklady spolku. V neposlední řadě patří poděkování všem občanům, kteří nám zasílají svá stanoviska, informace, podněty či nám vyjadřují svou podporu. Osobně jsem také velmi rád, že se našla společná řeč, společný zájem i společný postup napříč politickými uskupeními našeho města, a rád bych proto i jim za to poděkoval. Věřím, že naši politici ve svém snažení neustanou a budou bránit zájmy našeho malebného a klidného města a jeho občanů. O aktuálním dění Vás budeme i nadále informovat na stránkách www.stradov.cz a na Facebooku: Fórum-občanů-Chlumecka-zs-FOCH.



S přáním optimismu do budoucna

Ing. Vítězslav Klimeš, MBA
předseda spolku FOCH
(region. rozvoj, ekonomika stavebnictví)

SCHVÁLÍ KRAJ TUNEL SKRZ CHLUMEC?

Tak je to tu. I přes veškeré snahy především FOCHu a města Chlumec hejtman Ústeckého kraje pan Jan Schiller pustil dál změnu územního plánu a to tak, že se má skrz nás vykutat tunel dlouhý přes 20 km. A to sliboval v pracovní skupině, že bude chtít po SŽ vypracovat další možné varianty podrobně. Ale přijel pan „superministr" Havlíček, který podepsal s německou stranou memorandum na nejvyšší úrovni a skutek utek. Lež lidem přímo do očí. Bez dalších diskusí to jde rovnou na hlasování zastupitelů kraje. Hlasování o tom, zda Stradov a Chlumec se fyzicky na několik let rozdělí, zda se tu minimálně 10 let budou vozit tuny hlíny a zda nám tu budou intenzivně jezdit většinou nákladní vlaky přímo pod okny. Politika a hlasy jsou důležitější než lidi a jejich život. Teď to začínáme všichni cítit na vlastní kůži.

Zatím nevíme s jistotou, jestli Správa železnic stihne dokumentaci předložit do zastupitelstva již 6. září nebo až později v listopadu, ale hlasovat se bude určitě. Předložili jsme mnoho racionálních důvodů, proč je špatně ničit život zrovna v Chlumci, ale to ty „nahoře" evidentně nezajímá. Dokonce si myslí, že to tu snad i chceme (asi abychom mohli počítat, kolik projede vagonů za den).

Každopádně jedna z posledních možností, jak to zvrátit, je zúčastnit se přímo jednání Zastupitelstva Ústeckého kraje a hlasitě dát najevo, že my chceme také dál normálně žít a **nechceme** nechat kolem sebe projíždět vlaky. **Nechceme**, aby se panelové domy opět začaly bořit otřesy projíždějících mnohatunových souprav. **Nechceme** 10 let dýchat prach a poslouchat hluk ze stavby a potkávat denně stovky cizích dělníků v Chlumci. **Nechceme** mít zvýšenou kriminalitu a zdevastované byty po dělnících. **Nechceme** objíždět kilometry navíc jen proto, že máme mezi Stradovem a Chlumcem díru jako do pekla.

Sledujte prosím webové stránky města, kde určitě bude termín krajského zastupitelstva sdělen hned, jak bude jasný jednací program. Věřím, že silou hlasu občanů města Chlumec ještě zlomíme hlasování na naši stranu a většina zastupitelů nepodlehne politickému tlaku, ale zapojí do hlasování svůj zdravý rozum.

ÚČAST VÁS VŠECH JE NUTNÁ!!!

Jaroslav Stibor, Stradovák,
který VRTku v Chlumci NECHCE

JAK SE STAVÍ TUNEL?

Pokud jste četli všechny články v tomto speciálním čísle Chlumeckého zpravodaje, jistě Vám přijde na mysl poměrně zásadní otázka: Jak by se tu dal postavit tunel?

Odpověď je jednoduchá: těžko. On totiž Chlumec leží na okraji třetihorních a čtvrtohorních usazenin, které se za poslední miliony let vrstvily na druhohorním základu. Můžete si to představit jako pohádku o pejskovi a kočičce, kteří spolu vařili dort. Namísto smetany a syrečků se ovšem u nás mísily štěrky splavované z Krušných hor s písky a jíly v pánvi, do toho sem tam pronikly tvrdé sopečné horniny, které na severním okraji zastavoval masiv Krušnohoří. A aby toho nebylo málo, celé geologické dílo ještě značně popraskalo. A pak si přijde člověk a začne stavět. Třeba sídliště – domy v ose ulic Podzimní – Ždírnická – Muchova na jednom takovém zlomu stojí.

V lokalitě, kterou Správa železnic nechala prozkoumat, se geologické poměry jeví přímo strašidelně. Posuďte sami. V lokalitě Stradovská byl před více než třiceti lety proveden opravdu hluboký vrt, díky němuž přesně víme, jak vypadá až do hloubky 100 metrů složení v místě, kudy by měly podle návrh SŽ vést tubusy tunelů. V oněch 100 metrech je jediná souvislá desetimetrová vrstva pevné horniny (v hloubce 50-60 m), jinak se tam v různých mocnostech střídají čedič a tzv. brekcie (slepenec písků, jílů a štěrků). Právě tyto křehké a poměrně nesoudržné vrstvy jsou rizikem pro celou třetí a čtvrtou etapu, kde se dodnes po vydatnějších deštích objevují drobné sesuvné pohyby (za to mohou právě jíly). I proto zde chce SŽ stavět metodou cut & cover, která podle vlastních materiálů SŽ může probíhat až cca 100 m za Kozí dráhu. Ano, to znamená, že od silnice I/13 až po chlumecké nádraží může být zářez o hloubce desítek metrů – chodník i silnice do Stradova nejspíš také zmizí. Bagry, kamiony, hluk, prach, vibrace… A jak to bude vypadat v oblasti oněch dvou chlumeckých zlomů (nad hrušňovkou a nad Kozí dráhou), to zatím neví ani samotná Správa železnic. Podle jejich vyjádření se uvidí, „až se dostaneme k podrobnější studii".

V souvislosti s komplikacemi stojí za zmínku ještě jedna zásadní věc: doprava. Chlumec je zdrojem (a cílem) množství aut, která vozí zaměstnance do Ústí, Teplic, Chabařovic a dalších míst kraje. Pokud dojde ke stavbě Krušnohorského tunelu u nás, musí se přeložit silnice I/13, což bude trvat řádově měsíce (a v realitě českých dopravních staveb klidně roky), takže se po ní nikdo nedostane z Ústí do Teplic. Jistě Vás zajímá, kudy povedou objízdné trasy? To ale nikdo neví. Nejspíše přes Chabařovice…

Nepochybně zajímavá by mohla být i cesta vlakem, poněvadž součástí budování VRT je rozšíření trati Ústí n./L. – Teplice a její napojení na plánovaný tunel. I tady SŽ předpokládá výluku na trati. Na jednání krajské skupiny zaznělo, že se osobní přeprava mezi Teplicemi a Ústím přesune do autobusů (Na měsíce? Roky?) a nákladní se odkloní. Chlumec tak bude de facto odříznutý od západní části kraje. Na ministerstvu dopravy by tak mohlo vzniknout nové oddělení, kde se budou lišky učit dávat dobrou noc. Správa železnic už totiž jedno místo pro jejich nasazení vytipovala.

Jan Musil

BOJUJEME S DEVÍTIHLAVOU SANÍ HOLÝMA RUKAMA?

(Informace ze setkání zástupců měst, obcí a spolků potýkajících se s VRT dne 10. 8. 2021)

Vedeni snahou nepropást žádnou příležitost k získání informací o vývoji problematiky připravované výstavby vysokorychlostní trati (VRT) se zástupci Fóra občanů Chlumecka z.s. (FOCH) zúčastnili setkání zástupců měst, obcí a spolků, které řeší stejné problémy jako my.

Sešli se starostové obcí a zástupci uskupení sdružujících v součtu více než 70 měst, obcí a spolků dotčených VRT:
- **Fórum občanů chlumecka z. s.**
- **rozVRTaná krajina, z. s.** (Litoměřicko, Roudnicko)
- **Koridor D8** (Podřipsko)
- **VRTáci z. s.** (Kutnohorsko)
- **Sdružení Vrchovina** (Vysočina)
- a dále starostové obcí z Nymburska a Přerovska

Smyslem setkání bylo nastavení strategie v přístupu k výstavbě VRT a příprava podpisu společného Memoranda. Každý z účastníků seznámil přítomné s problematikou svého regionu a uskutečněnými kroky.

FOCH představil jeho předseda, Ing. Vítězslav Klimeš, MBA, informoval o uspořádané petici a shrnul dosavadní úsilí spolku a města Chlumec v boji za vrácení trasy VRT do koridoru schváleného územním plánem.

Z příspěvků a diskuse účastníků vyplynulo několik závažných skutečností:
- Ministerstvo dopravy ČR (MD) a Správa železnic (SŽ) při přípravě výstavby VRT činí závažné kroky, které nebyly konzultovány se zástupci krajů, měst a obcí ani s odbornou veřejností.
- V důsledku toho jsou záměry SŽ v rozporu s platnými územními plány, jsou nekoncepční a nekoordinované.
- MD a SŽ se chystá investovat stovky miliard do výstavby VRT bez průkazné dopravní, finanční a ekonomické analýzy a naproti tomu ruší desítky regionálních tratí, protože nemá peníze na jejich provoz a údržbu. Pokud probíhá modernizace tratí a vozového parku, děje se tak neefektivně, zastaralými technologiemi a nákupem morálně zastaralých repasovaných vozů.
- Na položené dotazy a žádosti o informace MD a SŽ reagují vyhýbavě, odpovědi, pokud vůbec přijdou, jsou obecné a neprůkazně argumentované.
- Při snaze o medializaci problémů přes sdělovací prostředky dochází ke stejným situacím, jako tomu bylo u nás v Chlumci, řada zúčastněných má podobně negativní zkušenosti s médii, od nezájmu přes cenzuru až po natočené, ale neodvysílané reportáže, neotištěné, ač vyžádané příspěvky. V porovnání s tím SŽ se rozhodla použít 27 mil Kč z peněz daňových poplatníků a najmula PR agenturu, která má propagovat VRT.

Účastníci setkání se shodli na tom, že je naprosto nezbytné spojit síly a postupovat koordinovaně. Společný postup by měl být postaven na podpisu Memoranda a na vytvoření nezávislého informačního systému, aby měl boj s arogancí státní moci větší naději na úspěch.

Poznámka pod čarou:
S těmito závěry samozřejmě souhlasíme, ale souběžně musíme pokračovat v našem úsilí o přesvědčování krajských zastupitelů, že trasu rychlovlaku je třeba vést v původním schváleném koridoru.

Pavel Jursa
11. 8. 2021

POSLEDNÍ JEDNÁNÍ KRAJSKÉ PRACOVNÍ SKUPINY PRO VRT?

Ve čtvrtek 22. července 2021 se na Krajském úřadě Ústeckého kraje sešli členové pracovní skupiny k řešení dalších problematických míst trasování VRT v Ústeckém kraji. Úvodní a zá-sadní informací z dopoledního jednání mezi ministry dopravy ČR a Svobodného státu Sasko (konalo se 22. 7. dopoledne na ústecké Větruši), kterou sdělil hejtman Schiller, je fakt, že německá strana čeká na jednání v Česku, aby mohla začít se stavbou tzv. Nového spojení Drážďany – Praha.

Tříhodinové jednání kroužilo ve většině času kolem situace na Litoměřicku, kde se intenzivně místní samosprávy zabývají trasováním zejména v úseku Roudnice – Litoměřice, kde má vzniknout nový most přes Labe a zásadní křižovatka železničních tratí současných (levo- i pra-vobřežní), které jsou klíčové pro nákladní dopravu, s budoucí VRT, na niž má být převedena značná část nákladních vlaků do tzv. Středohorského tunelu, o jehož poloze vlastně dodnes stále ještě není rozhodnuto.

V oblasti Ústí nad Labem a okolí (úsek Ústí n/L – st. hranice) bylo dnes věnováno poměrně mnoho času terminálu VRT v Ústí nad Labem. Náměstek primátora Martin Hausenblas sdělil, že jednání v rámci města Ústí n/L není uzavřeno a stále se pracuje s oběma variantami ter-minálu (nadzemní i podzemní). Nevyjasněnost lokace a souvisejících problémů povede zřej-mě k tomu, že pro pořízení aktualizace Zásad územního rozvoje Ústeckého kraje (dále aZÚR) budou zaneseny obě varianty a až podle vývoje s řešením ústeckého územního plánu se uvidí, která varianta zvítězí.

V okamžiku, kdy se dostal ke slovu zástupce města Chlumec a FOCH, z. s., J. Musil, bylo nabí-ledni, že téma Litoměřicka bude na jistý čas opuštěno.

J. Musil podle materiálů, které dodala sama Správa železnic a jež tvořily zásadní podklady pro technickou stránku studie s ohledem na krajinu, totiž usvědčil SŽ z nepravdivých údajů, zavádějících závěrů a nerovného přístupu. Jeden příklad za všechny: SŽ odmítla variantu tra-sování tzv. E-C (z Ústí n./L. kolem jezera Milada a Chabařovic do tunelu za Přestanovem v původní trase) na základě historických údajů o hořící sloji (vyvracel již P. Vodňanský, radní města Chlumec, na schůzce v květnu 2021). Archivní záznam, který SŽ použila ve svých mate-riálech, uvádí nepravdivé informace, jež vyvrátili samotní pracovníci Palivového kombinátu Ústí, s. p.

V dalším dialogu o krušnohorském tunelu bylo argumentováno nestabilním geologickým pod-ložím, na nějž upozorňují samotní autoři inženýrsko-geologického posudku. SŽ tento fakt pře-šla konstatováním, že geologie je složitá všude a že se bude řešit až ve chvíli, kdy se dostanou k podrobnějším pracím. Závěry nekompletního posudku i samotných podkladů k jednání pra-covní skupiny, chyby v textech a další nesoulady, na které upozorňoval J. Musil, tak celkem snadno byly popřeny argumentem krumpáče.

Jediné, co bylo SŽ v tomto ohledu potvrzeno, je fakt, že úvodní portály tunelu budou hloubeny metodou cut & cover, což pro nás znamená, že opravdu dojde k zahloubení louky pod silnicí z Chlumce do Stradova tak, aby se zde dalo stavět bez rizika závalu. SŽ nechtěla garantovat, že se dál tato metoda nepoužije, neboť s odkazem na nestabilní geologickou strukturu (!) je nutné dosáhnout dostatečně pevné vrstvy. Ta se, pro představu čtenářů, nachází v hloubce asi 50 metrů pod garážemi na Stradovské ulici.

A proč zde hovoříme o stavbě, proti které brojíme v budoucím čase? V závěru jednání totiž hejtman konstatoval, že snad všechny informace byly sděleny a již jsme si všechno vyjasnili. Z toho titulu tedy Ministerstvo dopravy skrze SŽ může začít připravovat materiály pro jednot-livé varianty trasování tak, aby byly součástí aZÚR. Odpovědí zástupce MD ČR, pana Luďka Sosny, bylo, že podkladem k aZÚR bude Studie proveditelnosti s drobnými úpravami v oblasti Litoměřicka. Krušnohorský tunel tak zůstane podle MD ČR v jediné variantě – chlumecké!

Termín, kdy budou podklady k aZÚR předloženy, zatím není znám. Budeme ovšem do té doby činit vše, abychom nastíněný vývoj odvrátili.

Jan Musil

ŘEKNI, KDE TY VLAKY JSOU

V 19. století se napříč českými zeměmi rozběhly první koleje, které měly přinést rozkvět a blahobyt. Města se mohla buď připojit – a vyhlížet zářivou budoucnost, nebo odmítnout – a udržet si starodávný klid.

Takové rozhodování je dnes mnohem složitější a přeci možná velmi jednoduché: každý, kdo takzvanou VRTku podporuje, bude argumentovat právě blahobytem, ekonomickým růstem a rozvojem, podporou místního podnikání… Můžeme ale všechno převádět na finanční částky?

Chlumec se díky Kozí dráze dostal mezi města železniční v roce 1871 a od té doby zde máme koleje, které se vinou po Krušnohorském zlomu. Po těžbě uhlí v Chabařovické pánvi se další koleje přiblížily v 80. letech od jihu, leč stále v uctivé vzdálenosti od rozrůstajícího se Chlumce. Tady si města vybírat nemohla – z daleké Prahy se argument uhlí jevil jako neoddiskutovatelný.

Dnes, 150 let od první lokomotivy, stojíme opět před dalším rozšiřováním železniční sítě. Vysokorychlostní trať se nám ovšem zjevuje nikoliv v podobě lidské, kdy bychom se mohli rozhodnout, zda takovou monstrózní stavbu na našem území chceme, nýbrž technokratické – prostě jsme to sem nakreslili a názor vás, obyvatel, nás vlastně ani tolik nezajímá.

Můj osobní boj proti VRTce v Chlumci spočívá v poměrně jednoduché motivaci: chci, aby moje děti, které mají své rodné město rády, vyrůstaly v klidném prostředí, kde nebudou muset trpět hlučnou stavbou a provozem, kdykoliv si v hrušňovce budou moci utrhnout hrušku a s pocitem bezpečného a klidného domova se budou moci toulat podhorskými loukami. Dá se toto přání vyčíslit? Na kolik si projektanti někde v Praze cení procházky po kvetoucí louce?

Jan Musil

PRACOVNÍ SKUPINA KE KRUŠNOHORSKÉMU TUNELU

K řešení problematiky výstavby Krušnohorského tunelu jmenovalo vedení města pracovní skupinu ve složení: starosta Ing. Zettlitzer, místostarosta Ing. Špička, Mgr. Musil, Ing. Boháč, Ing. Maxa, p. Stibor, Bc. Verner, Ing. Vodňanský a za Fórum občanů Chlumecka (FOCH) se jednání také pravidelně zúčastňují Ing. Klimeš, MBA, MUDr. Ježková, Mgr. Jursa, Mgr. Prexler a mnozí další. Členové pracovní skupiny se sešli již na 10 jednáních v KD i v terénu jak se zástupci Správy železnic a autory Studie proveditelnosti Ing. Provazníkem a Ing. Hruškou, tak i s krajskými zastupiteli, posledního jednání se zúčastnil také senátor Jaroslav Doubrava, který rovněž přislíbil městu pomoc. Kromě těchto jednání probíhají paralelně také další jednání přímo na krajském úřadě s hejtmanem, náměstky i s jednotlivými zastupiteli. V červnu vystoupili také na jednání krajského zastupitelstva starosta a člen pracovní skupiny hejtmana Mgr. Musil (videoreportáž z obou vystoupení 21. 6. v ZUK lze shlédnout na http://videoarchiv.kr-ustecky.cz/ čas přenosu cca od 1:13 hod.). V současné době je situace následující: **Správa železnic hodlá předložit Zastupitelstvu Ústeckého kraje návrh na změnu Zásad územního rozvoje kraje (ZÚR), které jsou zásadním dokumentem pro stavbu Krušnohorského tunelu přes Chlumec – pokud tuto změnu Ústecký kraj neschválí, stavba se u nás realizovat nebude!** Pro nás to tedy znamená intenzivní jednání s jednotlivými krajskými zastupiteli, aby se nám podařilo získat většinu tj. 28 z 55,kteří tuto změnu neschválí. K dosažení tohoto cíle také najatá právní firma Frank Bold Advokáti, s. r. o. zpracovala návrh postupu, který bude nyní realizován a obsahuje zejména:

- Vytvoření základního mediakitu obsahujícího vizualizaci projektu KT v kontextu lokality, zdůraznění negativních dopadů na život občanů, mapy, textové komentáře, tiskové zprávy
- Vytvoření profilu na soc. sítích Facebook, Instagram, Twitter a oslovení krajských zastupitelů, sběr dat a zveřejnění výsledků hlasování o realizaci Krušnohorského tunelu včetně zdůvodnění
- Oslovení lokálních i celoplošných médií
- Cílená kampaň na sociálních sítích
- Vytvoření tlaku na ministra dopravy, krajské zastupitele atd.

Nejbližší termín jednání krajského zastupitelstva k projednání změny ZÚR je 6. 9., ev. 1. 11. 2021 (materiál ze strany Správy železnic zatím předložen nebyl). Závěrem mi dovolte poděkovat všem členům pracovní skupiny a FOCH, kteří vyvíjejí již několik měsíců obrovské úsilí k dosažení našeho společného cíle. Pokud nás budete chtít opět podpořit přímo na jednání krajského zastupitelstva, předem děkujeme (termín konání sdělíme občanům mobilním rozhlasem).

Věřím, že se nám společným úsilím podaří zachovat naše město v současné podobě a to nejen pro naši generaci, ale hlavně pro naše děti!

Ing. Roman Zettlitzer
starosta města

MĚSTO POZVALO PREMIÉRA NA JEDNÁNÍ KE KRUŠNOHORSKÉMU TUNELU

Vzhledem k ohlášené kandidatuře současného premiéra do Poslanecké sněmovny za Ústecký kraj ho pozvalo město na jednání o výstavbě Krušnohorského tunelu. Důvodem pozvání je seznámit jej se všemi negativními důsledky této stavby pro město a život jeho občanů a to přímo v terénu dané lokality. O odpovědi Andreje Babiše a případné návštěvě budeme občany informovat.

CHLUMEC 5. 8. 2021

Vážený pane premiére,

obracím se na Vás znovu v záležitosti výstavby Krušnohorského tunelu v rámci přípravy stavby vysokorychlostní tratě Praha-Drážďany. Dle zpracované Studie proveditelnosti je navrhována trasa středem našeho města Chlumec. Plánovaná výstavba tunelu po dobu 10! let naprosto zásadním způsobem a natrvalo změní dosavadní klidný a rekreační ráz celé této lokality a musím konstatovat, že občané jsou z tohoto postupu Správy železnic a Ministerstva dopravy naprosto zděšeni a toto řešení jednoznačně odmítají! V červnu 2021 byla v Zastupitelstvu Ústeckého kraje také projednávána petice 1 538 občanů proti tomuto záměru. Ačkoliv jsme neustále ujišťováni, že tunelová varianta nebude žádným vážným zásahem, realita je samozřejmě naprosto odlišná, a to i vzhledem k velmi rizikovému geologickému charakteru terénu, kterým má být trať vedena. Také je nutno zmínit, že z jedné strany zamýšlené trati je postaveno panelové sídliště s cca 800 byty a z druhé několik desítek nových rodinných domů, avšak charakter a rozsah stavby samozřejmě zasáhne celé cca 5 tis. město Chlumec!

Problematika vedení VRT přes Chlumec již několik měsíců velmi silně rezonuje, jak v našem městě a jeho okolí, tak také v Ústí nad Labem, a to zejména vedení VRT z hlediska podzemní nebo povrchové varianty přes krajské město, které má samozřejmě také dopad na její pokračování přes Chlumec.

Vzhledem ke všem výše uvedeným skutečnostem si Vás dovoluji pozvat do našeho města (cca 10 km od Ústí nad Labem), abyste si mohl udělat vlastní obrázek o návrhu řešení SŽ, které snad nemá v celém státě obdoby, a to jak z hlediska doby trvání výstavby, tak i následného provozu 150 vlaků denně, ač zpracovatelé Studie proveditelnosti se nám všem snaží tvrdit opak a veškeré naše připomínky jsou doposud bohužel zcela ignorovány a bagatelizovány!

Věřím, že naše pozvání ke komunikaci s vedením města i občany přijmete a o termínu Vaší návštěvy (případně o jejím odmítnutí) nás prosím informujte tak, abychom mohli o Vašem rozhodnutí následně informovat také občany našeho města.

S pozdravem

Ing. Roman Zettlitzer
starosta města Chlumec

Pozn. :

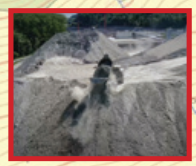
31. 5. a 5. 8. 2021 byl premiér informován o výstavbě KRUŠNOHORSKÉHO TUNELU a pozván k jednání do našeho města. V pátek 6. 8. na neohlášené návštěvě navštívil v rámci volebního mítinku pouze předem vytipovaný Domov pro seniory Chlumec, jehož zřizovatelem je město Ústí nad Labem (ANO), o jiné problémy ve městě se premiér bohužel nezajímal a vedení města také kontaktováno nebylo.

NE VRTce v Chlumci a Stradově

Jak vypadá stavba jednoho tunelu















začátek ražby TBM km 92,840

Pod dráhou

KP km 92,718 014

CHLUMEC

KO km 92,598 014

Ke Stradovu

R=3000m
V=200km/h; D=60mm; I=98mm
n=10,00‰; Lk=120,000m

92,0

93,0

STRADOV

Křížení 3 úrovní železnice a silnice - do jaké výšky?

začátek ražené části tunelu km 91,850

začátek tunelu km 91,615

NADJEZD km 91,640

km 91,542 410

NÁSTUPNÍ PLOCHA IZS

KOIZO km 91,454 136

Přestanov

Rv=2000m
vv=0,02cm
tz=30,000mm
+4,000‰
dl.1,771,959,68m
193,880
+1,000‰
dl.1,350,000mm

R=2600m
V=200km/h; D=60mm; I=122mm
n=12,50‰; Lk=150,000m

km 90,884

KONEC MOSTU km 90,090

ZO km 90,875 552

ZP km 90,725 552

ZAČÁTEK MOSTU km 90,790

ŽEL. MOST km 90,550

6 kolejí na Ústí n. L.

TEPLICE

Sádky

Uhráze

14 mm = 100 m

ZATÍM SE OBČANŮM CHLUMCE A STRADOVA ZDE ŽIJE SPOKOJENĚ A KLIDNĚ. VĚŘÍME, ŽE TO TAK ZŮSTANE I PRO PŘÍŠTÍ GENERACE.



Od 16. srpna 2021 v naší obci pracuje fotograf Ibra Ibrahimovič, který zpracovává podklady pro právní organizaci Frank Bold, vyjděte mu, prosím, vstříct :-)
www.ibra.cz • +420 603 157 537 • ibraphoto@gmail.com

CHLUMECKÝ ZPRAVODAJ

Vydává Město Chlumec, Muchova 267, 403 39 Chlumec, IČ: 00391387.
Periodický tisk územního samosprávného celku,vychází nepravidelně.
Toto číslo je v celkovém pořadí 187.
Vydáno v Chlumci v srpnu 2021. Uzávěrka č. 190/2021 je 30. 9. 2021.
Za obsahovou správnost příspěvku odpovídá autor.
Neprodejný výtisk.
Registrace MK ČR E10311.
Kontakt a příjem příspěvků: zpravodaj@mesto-chlumec.cz.