Jednání o VRT dne 8. 4. 2021

Dobrý den milí účastníci online střetnutí, dobrý den spolubojovníci proti VRT i Ti, kteří si chtějí udělat představu, jak můžou pomoci své obci, nebo přispět k úpravě vedení VRT ve svém regionu.

Jsem obyvatelka Kounic. Jsem bývalá projektantka odvodnění silnic a dálnic. Projektovala jsem dálnici D11 na Hradec a úseky dálnice na Moravě D4704 a D4705. Dnes už neprojektuji, postoupila jsem do realizace a stavím bytové domy. Jsem řadový občan a k projednávání VRT jsem byla oslovena paní starostkou obce. V současnosti žiji v místě, kde je plánovaný pilotní úsek VRT Praha Brno, který se má začít stavět již v roce 2025, což jsou pouze 4 roky. Abych Vám přiblížila Kounice, místo, kde bydlím, je to místo 20 km od Prahy a jedno s nejbližších míst od Prahy, kde už nalezneme přírodu, rybník Cihelna, les na každodenní procházky i trasy na delší procházky nebo cyklotrasy vedoucí k řece Labe vzdálené 10 km. Právě sem se lidi stěhují kvůli přírodě, a dokonce právě tady jezdí lidi, třeba autem se svými psími miláčky, z dalekého okolí, aby je vyvenčili v hezké přírodě.

Právě zde je naprojektováno odbočení tratě. Od obce je vzdálené méně než 500 m. Projektanti berou osu území. Když si představíte dvě územní rezervy změněné na návrhové koridory ve tvaru Y a každý pás je široký 600 m, tak máte představu o jak velké území jde.

Jak se stalo, že je příprava VRT v tomto místě tak daleko? No řeknu Vám "shodou nešťastných náhod“, které nedokážu objasnit ani dlouholetí představitelé obcí. K dnešnímu stavu značně pomohlo utajování ze strany projektantů a letité, mezi lidmi kolující fámy, že trať povede přes Benešov, teda jižní variantou.

Jediný souhlas od obce mají projektanti z roku 1997 a to je v době, kdy byla trať plánovaná ve dvou variantách. V té době vydala obec souhlas s variantním řešením a byl jí předložen projekt s tratí v tunelu dlouhém 1060 m a v zářezu. Jako pravděpodobnější byla desetiletí předkládána jižní trasa přes Benešov. Naše obec leží dnes v místě plánovaného rozbočení tratí vedoucích od Prahy z Nehvizd od terminálu vzdáleného 10 km. V katastru obce se mají rozdvojovat tratě směr Poříčany do Polska a do Brna přes Jihlavu.

To, že byla v územních plánech zanesena rezerva pro VRT bylo z donucení, protože ani Kounice, ani žádné z obcí na trati by nebyl schválený územní plán. Upozorňuji, že tohle je první věc, na kterou se projektanti odvolávají, že obce mají územní rezervu pro VRT schválenou ve svých ÚP. Kdyby alespoň jedna obec nesouhlasila, tak by to tam vést nemohlo, to vyplynulo z prvního rozhovoru s projektanty.

Pak bylo najedou rozhodnuto o vítězné severní trase. Prý je levnější. Za zlevněním, ale stojí změna, doposud předkládaného návrhu. Obci to bylo oznámeno na konci roku 2019 a první jednání s projektanty se Správy železnic proběhlo 20. 2. 2020. Na tomto jednání byli přítomní starostové 13 obcí na trati a majitelé pozemků, kde má trať vést. Vesměs se jedná o hospodáře, kteří právě tyto pozemky v Polabí považují za nejlepší. S nejlepší bonitou, pod závlahami, s produkcí 30 % zeleniny státu. Po předložení vítězného návrhu severní tratě všichni, jak starostové, tak majitelé pozemků vyjádřili překvapení a zděšení, že s nimi doposud nikdo nic nekonzultoval, nikdo a nikdy jim nepředložil nic ke schválení, ani s nimi žádný s projektantů o přípravě VRT nehovořil, ani je nekontaktoval. Jednoznačně vyjádřili nesouhlas, který vydali písemně a předložili projektantům. Společně psali i na ministerstvo, přidalo se k nim i město Čelákovice. Na dokumentech je jednoznačný nesouhlas všech 14 starostů obcí.

Co se stalo mezi rokem 1997 a 2020? V tichosti, potajmu, schválili Zásady Územního Rozvoje Středočeského kraje (ZUR). Dokumentace byla veřejné projednávána 5/2011. Účinnost ZUR je od 22.2.2012. K ZUR má každá obec možnost uplatnit námitky a je to taky i jedna z mála možností, kdy se k nim přikládá nějaká váha. Žádná z obcí nebyla na jednání přizvána, ani jedna se nezúčastnila a ani jedna nevznesla námitky, protože o ničem nevěděli.

Vy máte jedinečnou možnost udělat něco pro své obce. Zajímejte se. Aktivně vyhledávejte informace o průběhu schvalování všech stupňů projektové dokumentace a územního řízení. Jestli máte v katastru cokoli, co by zabránilo vedení tratě, tak to použijte v době projednávání ZUR. Máte vlastně štěstí, že napříč republikou pracují spolky jako jsou VRTÁCI. Přípravu VRT medializují natolik, že už by se nemělo stát to, co se stalo na pilotním úseku Praha Brno.

Jaká je situace dnes a s čím bojujeme?

Jak jsem už říkala, tak v obci Nehvizdy, vzdálené 10 km, kde žije cca 3500 obyvatel má vzniknout terminál s parkovištěm pro 3500 aut. Minimálně polovina aut pojede každé ráno a každý večer přes Kounice. Obec Nehvizdy a její představitelé se k trati postavili jinak. Členové vedení obce Nehvizdy odkoupili pozemky pod tratí a na základě vidiny zbohatnutí tito, šmelináři s pozemky, souhlasí se vším. Projektanti to vědí a termín šmelináři s pozemky je přímo od nich. Vlastně se při jednání domlouvali, jak budou postupovat v místech, kde šmelináři s pozemky nejsou. Mají dohodnutou vatu, peněžní rezervu, aby zaplácli pusu tím obcím, které nejvíce křičí. Předkládají to jako kompenzace.

Jednání s projektanty byli v obci zorganizované v termínech 2/2020, 6/2020, 12/2020 a poslední 23.3.2021. Poslední jednání už nebylo kvůli VRT, ale kvůli jejich nabídnuté vatě – kompenzaci v podobě obchvatu obce. Křičíme hodně. Obec doposud s ničím nesouhlasila a jim už docházejí nervy, takže hodně přitlačili. Na každém jednání, počínaje tím prvním 20.2.2020 jsme se dozvěděli něco horšího. Dávkují to postupně.

Postupně jsme se dověděli nepříjemnou skutečnost a ne, že by to řekli sami, ale až po detailních nepříjemných a konkrétních dotazech projektantů, zastupitelů, pracovnících stavebního úřadu v Českém brodě:

- prezentace jsou v tak velkém měřítku, že není možné poznat násep a zářez, takže jsme dotazy vznášeli okamžitě

- 4 koleje ze směru od Nehvizd

- výhybna, oblouky pro odbočení na Poříčany a na Brno

- vedení na náspu vysokém 8 m + železniční svršek cca 5 m

- v žádném místě nechrání půdní fond, trať je na vysokých náspech, nebo v zářezu, nikdy ne na pylonech

- tunel zkrácený z 1060 m na 280 m, který PŘESKAKUJÍ DALŠÍ KOLEJE

- roztažení na plochu, min. šířka záboru je 60 m a to jen, když jsou koleje těsně u sebe, co je pouze na začátku, když koleje přicházejí od Nehvizd, jinak je to měřené u paty náspu od 110 m a více

- výškové řešení, kde koleje přeskakují další koleje a nad tím je nově navržen obchvat obce

- obchvat je řešen ve variantách, kde nejnižší možný most má vozovku ve výšce 15 m, nejhorší varianta je s vozovkou 21 m nad původním polem

Do posledního jednání jsme nebyli obeznámeni s tím, že je na části trati nutné vybudování protihlukových stěn. Do té doby se s námi o hluku nebavili i když jsme namítali, protože tvrdili, že ve vzdálenosti 500 m to vyjde. Ano, podle dostupných studií ve vzdálenosti 500 m lze dodržet hlukové limity přes den. Trať je v tomto místě na náspech až 8 m vysokých. Co jim zabrání neprovozovat vlaky v noci, když bude trať stát a nebude mít vybudované žádné protihlukové zařízení, protože tvrdili, že vlaky nepojedou. Vlastně až po roce a dvou měsících jsme se dověděli, že druhá část obce, kde je trať vedena v zářezu je na tom s hlukem ještě hůře a musí tam být instalovaná protihluková stěna.

Do posledního jednání jsme netušili, že nám zruší příjezd z obce k dálnici, zatarasením náspem 8 m vysokým s nepropustným plotem.

Do posledního jednání jsme netušili, nic o výškovém řešení, takže rok po obci chtěli vyjádření k jejich plánované horské dráze.

Do posledního jednání jsme netušili, že se dohodnou správa železnic se správou silnic SČK, obejdou našeho projektanta obchvatu obce a představí, tak šílené řešení jako kompenzaci za trvalé zničení všeho.

Do posledního jednání jsme netušili, že už navždy budou všichni obyvatelé obce nuceni dojíždět na dálnici přes celou obec a budou se muset napojit na obchvat obce a hučet nad rodinnými domy svých sousedů a zhoršovat jejich hlukovou zátěž.

Do posledního jednání jsme netušili, že nám budou kamiony na obchvatu hučet na mostních tělesech ve výšce min. 15 m nad současným polem, protože všechny návrhy obchvatu jsou nad tratí, která musí být nad povodňovým potokem. Ten potok je drtivou většinu roku suchý a dnes jsem jej překročila se svým pejskem na rukou, a to je tam tolik vody, ze sněhu a z poslední, nezvykle bohaté doby na srážky, že jsem to ještě neviděla.

Projektanti na jednáních mluví obecně a prezentace pana Pinkavy jsou barevné a krásné s vlaječkami, které vlají nad každou z obcí, kde byli na střetnutí. Zelená vlaječka neznamená, že obec souhlasí, ale pouze to, že tam byli. Pan Pinkava je pověřený agitátor, který odpovídá za projednání projektu s obcemi. Za rok vyrostl, stal je drzejší, lže a vlastně se nám projektanti vysmívají. Oni můžou. Na jejich straně jsou všechny zákony. Oni jsou si jistí. Co zbývá obcím? Neulehčit jim to! Bojujte za svoje obce. Najděte si odborníky. V obcích určitě máte schopné lidi. Oslovte je, spojte se s ostatními obcemi. Jestli jste byli někdy účastníky stavebného řízení, tak věřte tomu, že tohle je jiný fofr. Nevíte, kde předloží, jaký stupeň projektové dokumentace ke schválení. Vy máte 2 týdny, abyste zjistili, že to udělali a vznesli námitky. Jinak je to považované za souhlas. Držte se a kopejte za své obce. Máte naši podporu a každopádně se připojíme k petici proti VRT.

Andrea Vavreková, Kounice