

VAROVÁNÍ BIS

SE V PŘÍPADĚ NÁDRAŽÍ V ÚSTÍ NAD ORLICÍ NAPLNILO!

BIS VYDÁVÁ VAROVÁNÍ

Bezpečnostní informační služba ve své výroční zprávě za rok 2009 upozornila, že projekty vypisované **Správou železniční dopravní cesty (SŽDC)** jsou ovlivňované mocnou betonářskou lobby. Ve zprávě se doslova píše: „*V prostředí stavebních společností soutěžitelé koordinují výši podávaných nabídek. Cílem je vytvořit zdání konkurenčního prostředí a zakrýt předem uzavřené dohody o vítězi tendru. Nejvýrazněji se tyto aktivity projeví u zakázek vypisovaných Správou železniční dopravní cesty, přičemž někteří zaměstnanci této instituce jednali nestandardně ve prospěch stavebních společností.*“

<http://www.bis.cz/vz2009cz.pdf>

V polovině května 2011 byla veřejnost informována, že vedle již existující historické nádražní budovy bude v Ústí nad Orlicí postavena nová, **již třetí nádražní budova!**

http://pardubice.idnes.cz/Clanek.aspx?c=A110512_1583796_pardubice-zpravy_klu

NEUSTÁLÉ ZMĚNY NÁZORŮ

SŽDC plánovala v rámci modernizace železničního koridoru v uzlu Ústí nad Orlicí **demolici historické budovy nádraží z roku 1874**. Podle SŽDC nemohla být trať napřímena bez zbourání historické budovy, přičemž SŽDC tehdy naplánovala stavbu nové výpravní budovy. V únoru 2009 však po nátlaku veřejnosti vyplynulo, že **historickou budovu nádraží je možné zachovat** a trať přesto napřímit.

<http://www.usti-chocen.cz/prujezd-zeleznickim-uzlem-usti-nad-orlici-prezentacni-video-dvd>

Někdejší generální ředitel **SŽDC Jan Komárek** na jednání pléna Senátu parlamentu České republiky dne 18. 3. 2010 řekl: „*SŽDC, abych uvedl na pravou míru diskusi, zda budeme stavět budovu, nebudeme stavět budovu - my skutečně nepočítáme se stavbou nové výpravní budovy, nicméně bude na jižní straně vybudován jakýsi minimální provozně technologický technický objekt nepřístupný veřejnosti, ve kterém bude umístěna technologie.*“

<http://www.senat.cz/xqw/xervlet/pssenat/hlasovani?action=steno&O=7&IS=4294&D=18.03.2010#b10263>

O tři měsíce později, 4. 6. 2010, však ČT24 uvedla zprávu, že **nová výpravní budova bude postavena**.

<http://www.ct24.cz/doprava/92044-stavba-noveho-nadrazi-v-usti-nad-orlici-zacne-pristi-rok/>

O 20 dní později, 25. 6. 2009, ČT24 uvedla, že **nová výpravní budova zřejmě postavena nebude**.

<http://www.ct24.cz/doprava/59180-nove-nadrazi-v-usti-nad-orlici-zrejme-nebude/>

O další dva měsíce později, 6. 8. 2010, vydala **SŽDC oficiální stanovisko**, že nic, co by mělo nahradit stávající výpravní budovu, tato státní organizace stavět nebude. „*Představou investora, se kterou jde SŽDC do projednání, je však nalezení funkčně a nejen v dnešní době především ekonomicky rozumného řešení a nerealizovat žádný nový objekt, který by svým určením mohl případně suplovat činnosti dopravce v současné výpravní budově.*“

<http://www.szdc.cz/pro-media/tiskova-prohlaseni/usti-stanovisko.html>

Hned druhý den, 7. 8. 2010, vydala MfDnes zprávu o tom, že vedení města Ústí nad Orlicí nesouhlasí se zastavením plánu vybudovat novou výpravní budovu a jako nátlak na SŽDC neobnoví územní rozhodnutí. Tehdejší starosta města Richard Pešek řekl: „*Jestli chtějí Pražáci koridor, kterým se bude projíždět, a nechtějí nové nádraží, pak **nebude nic.***“

<http://zsptd.cz/2010/08/07/nova-budova-nadrazi-v-usti-nebude-radnice-protestuje/>

Dne 26. 8. 2010 ministr kultury Jiří Besser zamítl rozklad Českých drah a prohlášení budovy za kulturní památkou z 5. 5. 2010. **Vyhlášení historické nádražní budovy za kulturní památku nabylo právní moci.**

<http://www.mkcr.cz/cz/tiskovy-servis/prohlaseni-budovy-zeleznicni-stance-v-usti-nad-orlici-za-kulturni-pamatku-68867/>

Dne 13. 10. 2010 vydalo ministerstvo dopravy zprávu, že **historická budova nádraží bude opravena.**

http://www.mdcz.cz/cs/Media/Tiskove_zpravy/TZ_13_09_2010.htm

Dne 12. 5. 2011 vydal MfDnes zprávu, že vedle současné výpravní budovy **bude postavena nová výpravní budova.**

http://pardubice.idnes.cz/zachranene-nadrazi-v-usti-nad-orlici-zustane-ale-slouzit-bude-nove-10h-/pardubice-zpravy.aspx?c=A110512_1583796_pardubice-zpravy_klu

PŘEHLED VÝVOJE KAUZY NÁDRAŽÍ V ÚSTÍ NAD ORLICÍ

2007-2009	SŽDC údajně nemůže napřímit trať ve stanici Ústí nad Orlicí bez demolice historické nádražní budovy.
14.10.2008	Vznik petice za záchranu historické výpravní budovy v Ústí nad Orlicí z roku 1874.
Únor 2009	SŽDC uznává, že trať je možné napřímit a historickou budovu zachovat.
18.03.2010	Generální ředitel SŽDC na jednání Senátu PČR odmítá spekulace o stavbě, která by mohla nahrazovat činnost současné výpravní budovy. Postaví se jen technický objekt nepřístupný veřejnosti.
22.03.2010	Zastavena petice za záchranu historické budovy. Podpořilo ji 16 781 občanů.
04.06.2010	SŽDC oznamuje, že postaví novou výpravní budovu.
25.06.2010	SŽDC oznamuje, že novou výpravní budovu nepostaví.
06.08.2010	SŽDC vydává oficiální stanovisko, že novou budovu výpravní budovu nepostaví.
07.08.2010	Starosta města Ústí nad Orlicí protestuje proti zastavení plánu realizace nové výpravní budovy a oznamuje, že neobnoví územní řízení, což znemožní stavbu železničního koridoru.
26.08.2010	Rozhodnutí MKČR o prohlášení historické nádražní budovy za kulturní památku nabyvá právní moci.
13.10.2010	Ministerstvo dopravy vydává zprávu, že historická nádražní budova bude zrekonstruována.
23.02.2011	Vznik druhé petice „za urychlené zahájení stavebních prací“. Do května 2011 ji podpořilo 1000 občanů.
20.04.2011	Vznik třetí petice „za důstojné odbavení“, která prosazuje využití zrekonstruované historické nádražní budovy. Do května 2011 ji podpořilo 500 občanů.
12.05.2011	SŽDC oznamuje, že postaví novou nádražní budovu určenou k odbavení cestujících.

PARAZITISMUS NA STÁTNÍM ROZPOČTU

V Ústí nad Orlicí o 15 000 obyvatelích mají zanedlouho stát **tři nádražní budovy**:

- 1) Ústí nad Orlicí - město, tzv. „Staré nádraží“, z roku 1845,
- 2) Ústí nad Orlicí – tzv. „Nové nádraží“, z roku 1874,
- 3) Ústí nad Orlicí, z roku 2012.

Dvě nádražní budovy budou patřit Českým drahám, které jednu z nich nebudou využívat, novou postaví v těsném sousedství nevyužívané nádražní budovy SŽDC.

Současná podoba projektu je vítězstvím betonářské lobby, která opět parazituje na státním rozpočtu a evropských financích! **Vše se děje s tichým souhlasem ministerstva dopravy!**



Stát se jako majitel nestačí dobře starat o dvě nádražní budovy v Ústí nad Orlicí, chce však v tomto malém okresním městě postavit ještě třetí. (Zleva: Železniční stanice Ústí nad Orlicí – město, železniční stanice Ústí nad Orlicí, návrh třetí nádražní budovy v Ústí nad Orlicí.)

OTÁZKY BEZ ODPOVĚDÍ

Dosud nikdo uspokojivě nevysvětlil:

- 1) Proč má být v Ústí nad Orlicí **nákladně zrekonstruována historická nádražní budova**, jako nádraží zrušena a v těsném sousedství **vybudována nová nádražní budova**?
- 2) Ve Všetatech stojí nádražní budova, která se velmi podobá historické výpravní budově v Ústí nad Orlicí. Byla totiž postavena podle návrhu stejného architekta a pochází také z roku 1874. Na rozdíl od ústecké je však **nádherně zrekonstruována a plně sloužící svému původnímu účelu**. Proč tak nemůže být i v Ústí nad Orlicí?
- 3) Proč v žádném jiném českém městě **nevyrostly vedle opravených historických budov nové nádražní budovy**? Ať už jde o Klášterec nad Ohří, Bludov, Šumperk a další...
- 4) Jak budou využity **tři nádražní budovy v Ústí nad Orlicí** a **kdo zaplatí jejich provoz**?

S těmito otázkami se obracíme nejen na předsedu Vlády ČR **Petra Nečase**, ale zejména na nového ministra dopravy **Radka Šmerdu** a **Pavla Habartu**, který je pověřen řízením **SŽDC**.



Zanedbávané nádraží v Ústí nad Orlicí a nově opravené nádraží ve Všetatech. Obě nádražní budovy byly postaveny podle plánů stejného architekta, obě pochází z roku 1874.

V ÚSTÍ NAD ORLICÍ DNE 15. 5. 2011

NÁDRAŽÍ NEDÁME!, O. S.

www.stop-demolici.cz