

## Obchvat Náchoda kontra R11.

Ve Vašem deníku jsme se seznámili s názory OS Zemědělská krajina na řešení dopravní situace v Náchodě a o nezodpovědnosti některých lidí, kteří připravují případnou blokádu dopravy.

Z tohoto důvodu jsme si dovolili na Vámi uveřejněný článek zareagovat.

Je známo, že od Hradce Králové do Jaroměře má být vybudována dálnice D 11 končící těsně za Jaroměří. Součástí této dálnice D11 má být i přeložka silnice I/33, která teď tvoří průtah Jaroměří. Obě stavby mají tvořit obchvat Jaroměře. Přeložka silnice I/33 obejde Čáslavky, Dolany, Svinišťany a skončí u dokončeného obchvatu České Skalice.

Lze předpokládat, že dokončení dálnice do Jaroměře s sebou přivede další dopravu směr Náchod, než bude zrealizována rychlostní komunikace R11 směr Trutnov. V cestě kamionům z Jaroměře bude stát pouze průjezd Náchodem - minou totiž úplně Jaroměř, Čáslavky, Dolany, Svinišťany, Velký Třebešov, Malou Skalici a Českou Skalici. V cestě jim bude stát pouze průjezd Náchodem. Vybudováním obchvatu Náchoda v délce 6,5 km mohou kamiony z Jaroměře za cca 20 – 25 minut opustit území ČR. Pokud se seznámíte s plánem rekonstrukcí stávajících silnic v Polsku zjistíte, že polská strana počítá a již začala s rekonstrukcí silnice Kudowa Zdroj – Klodzko. To znamená, že i po vybudování R11 se nadále počítá s dopravou tímto směrem. S tím počítá i naše ministerstvo dopravy. O tom se mohlo OS Zemědělská krajina přesvědčit při společné návštěvě s vedením města Náchoda na ministerstvu dopravy. Nebo na to snad OS zapomnělo?

**A teď jednoduché řešení,** postavme **rychle** silnici R11 z Jaroměře přes Trutnov na Královec, která má dvě stavby Jaroměř – Trutnov v délce 20 km a Trutnov – Královec 21,6 km. Na trase z Trutnova na Královec je 20 mostů a dva tunely a průchod sedlem mezi Krkonošemi a Vraními horami a to silnicí v kategorii R /levnější obdoba dálnice/ oproti kategorii S uvažovanou u obchvatu Náchoda. Pro porovnání kategorie S11,5 je obchvat okolo České Skalice. Oproti dálnici je to podstatný rozdíl.

Ochránci přírody z Krkonoš budou jistě přímo radostí bez sebe z R 11. Určitě se ale stavby dočkají.

**Tak a teď spočítejme harmonogram výstavby** u obou staveb. U obchvatu Náchoda probíhá územní řízení s minimální délkou přípravy stavby 3 roky a realizací minimálně 2 roky. Délka stavby je 6,5 km.

Dálnice D11 není zatím ani v Hradci Králové. Tam bude v roce 2011. Potom následuje Hradec Králové – Smiřice s optimistickým předpokladem zprovoznění 2013 a potom následuje Smiřice – Jaroměř. Tam dálnice končí. Následuje dalších 41,6 km R11, kde není schválena ani EIA.

Odhad hodně optimistický 15 let. Spíše však 20 let.

Urychlení zajištění finančních prostředků jak navrhuje OS Zemědělská krajina a pan Cvejn na výstavbu R 11 bez zajištění stavebního povolení je absolutně k ničemu. Finance jsou jedna věc a příprava stavby druhá věc. Zajistit stavební povolení, které je podmíněno jasným vlastnickým vztahem investora R11 k pozemkům, na tak dlouhé stavbě nebude jednoduché. To by mohl pisatel článku snad vědět, nebo alespoň tušit. Je tedy zásadní rozdíl mezi slovy **chci a mohu**.

Občané Náchoda děkují pisateli za jeho představu dalšího výhledu situace v Náchodě na dalších 15 až 20 let. Nevím, zda se jedná o zásadní neznalost a z toho vyplývající absolutní bezohlednost vůči obyvatelům náchodská. Ujist'ujeme pisatele, že občané Náchoda nebudou čekat tak dlouhou dobu a nastoupí silové řešení. Můžete nás nazývat jak chcete.

Co se týče argumentů pisatele nad nimi zůstává opět rozum stát.

Finanční krize jistě je, ale nezačíná se stavět zítra. Na obchvat Náchoda se nabízí navíc zapojení soukromého kapitálu v projektu PPP.

Argument pisatele ohledně státního bankrotu v ČR je úsměvný. Pisatel článku by se měl seznámit co je to státní bankrot a nestrašit lidi jak to dělají účelově politici některých stran, aby si občané utáhli více opasek. Možná by s tímto argumentem uspěl v Řecku, Maďarsku, Španělsku, Portugalsku, Irsku a možná i v Itálii.

Za porovnání by stál náklad R11 dálničního typu a obchvatu Náchoda s komunikací typu S 11.5/70 km. Náklad na 1 km dálnice se pohybuje podle složitosti terénu, kterým prochází, mezi 250 – 400 mil./ km. Náklad staveb výrazně zvyšuje 20% DPH. Kam ale jde DPH? No přece do příjmu státního rozpočtu. Stát tedy dá finance na výstavbu dálnic, rychlostních komunikací a silnic I. třídy a při výstavbě je zase “malou domů“ značně stáhne.

K argumentu, že již na zabraných pozemcích nevyroste ani jeden strom. Na vlastní silnici jistě ne. Podívejte se jak je ozeleněn obchvat České Skalice. S ornici ze zastavěných pozemků pro výstavbu komunikací se přísně hospodaří. Používá se na zúrodnění horších pozemků.

Doporučuji OS Zemědělská krajina, aby svoji činnost obrátilo proti výstavbě fotovoltaických elektráren na zemědělských pozemcích a k některým problematickým dotacím.

Je naprosto nepochopitelné proč se vlastně stavěl obchvat České Skalice? Vždyť dle logiky pisatele bude po vybudování R11 naprosto zbytečný jako obchvat Náchoda.

Jaký je rozdíl mezi Českou Skalicí a Náchodem? Ve frontách kamionů v Náchodě a připojením dopravy navíc od Svitav. Bojovalo OS Zemědělská krajina proti záboru zemědělské půdy pro obchvat České Skalice? Omlouvám se občanům České Skalice za zpochybnění obchvatu - to není můj názor.

Diskutovat o trase obchvatu Náchoda s pisatelem je naprosto zbytečné. Obchvat se zpracovával ve variantách a varianty se posuzovaly s ohledem na životní prostředí, zábor zemědělské půdy, připomínky obcí a cenou stavby. Určitě se **neposuzovala podle toho, kde kdo bydlí**. A v tom bude ten problém.

Když niveleta silnice vede po mostech je to dle pisatele ve prospěch „betonové lobby“, když po „zemi“ je to zábor půdy. Tak jak se mají ty silnice stavět? Určitě se ale trasy silničních staveb nemohou navrhovat jako zvonková dráha.

Při tak hustém rozmístění obcí a měst, které je v ČR, je velice problematické navrhnout silniční obchvat tak, aby se nikoho absolutně nedotkl.

Používat proto výraz nešťastně situovaný obchvat a tvrdit, že je neekonomický je velice neseriózní. Navíc je to pohled laika.

Polemizovat s autorem o možnosti blokády nehodláme. Pokud je občanům ničeno zdraví, nemohou otevřít okna, je ničen jejich majetek /popraskáním domů a bytů/, snížena tržní hodnota jejich bytů a řešení nebude v dohlednu, zasáhneme. Soukromé vlastnictví občanů je ničeno bez jakékoliv náhrady. Neseriózní od státu je vyhýbat se náhradě škody způsobené obyvatelům ulic Pražská, Běloveská a Polská nadměrnou dopravou. Ta je způsobena zařazením silnice I/33 do mezinárodní silniční sítě.

Na závěr, v roce 2006 téměř 7 000 obyvatel podepsalo petici na urychlení výstavby obchvatu. To je jistě silný argument pro naši činnost.

Obyvatelé ulice Pražské jistě ochotně pronajmou byty členům OS Zemědělská krajina za velmi výhodnou cenu. Poskakující skleničky v domácím baru jim budou hrát na dobrou noc.

Občanské sdružení Obchvat Náchoda  
předseda Ing. Jan Chaloupka