

# OS Zemědělská krajina: Ekonomické resem uvažovaného obchvatu Náchoda

**Náchod-** V tisku se opět rozvířila diskuse o obchvatu města Náchoda.

K „nešťastné“ trase obchvatu bylo řečeno na schůzi OS Obchvat Náchoda, že trasa je výsledkem mnoha pečlivých jednání a zkoumání a vychází jako úplně nejlepší a nejekonomičtější varianta.

Při shlednutí vizualizace uvažovaného obchvatu mnoha lidem srdce zaplesalo? že budeme mít na beton bohatou stavbu v přírodním prostředí okolí Náchoda, ale mnohým se z toho zatajil dech, co je možné do krajiny umístit.

Co je pravda, dopravní stavba se vyhne Náchodu na úkor zatížení okolních obcí včetně Dolní Radechové a okrajové části Náchoda - Babí. Proto se po mnoho let nepřipouští žádná diskuse o jiných možných variantách řešení.

Jak již bylo mnohokrát řečeno, dopravní situaci nevyřeší obchvat, ale odvedení tranzitní dopravy do Polska po plánované rychlostní komunikaci R11 vedoucí od Hradce Králové na Trutnov a dále na hraniční přechod v Královci, kde se komunikace napojí na polskou dálniční síť, tranzitní komunikaci S-3.

Z tohoto důvodu je nutné přestat uvažovat o „betonářském zázraku“ kolem Náchoda, ale je třeba podporovat urychlení výstavby R11, která náchodskou situaci s kamiony vyřeší. A na to je nutné zajistit v současné obtížné ekonomické

situaci finanční prostředky.

Neboli není řešení, aby se tranzitní doprava vedla kolem Náchoda, ale je nutné ji odvézt zcela mimo Náchod na R 11. Kamiony nebudou jezdit kolem Náchoda a dále přes polské kopce, ale pojedou přímo po nové komunikaci, která bude navazovat na polskou dálniční síť. A pokud si někdo myslí, že představitelé lázeňského města Kudowa Zdroj a dalších lázeňských měst na trase pustí kamiony do svých měst, zřejmě se mýlí. Poláci si svých lázeňských měst váží mnohem víc než my v Náchodě lázni Běloves.

Nikdo se nezabývá řešením dopravní situace v Náchodě v důsledku nebývalého nárůstu osobních automobilů, které denně vjíždějí do města při jízdách do zaměstnání, na úřady, k lékařům a do škol. Město zahltné ne projíždějící automobily, ale spíše automobily, které ve městě parkují. A pokud chceme hovořit o nějaké koncepci plánování dopravy, tak je přímo ukázkové řešení, kdy jsou obchodní centra situována do Bělovse a nejhustější osídlení je na opačné straně města.

O tom, že se tato situace neřeší, svědčí i to, že Náchod nemá provedeno směrové sčítání. Údaje o průjezdu městem jsou sice vysoké, ale nikdo neví, kam a odkud vozidla směřují, snaží mimo kamionů, které v převážné míře městem v obou směrech projíždějí.

Takže auta by v Náchodě zů-



ZEMĚDĚLSKÁ krajina

stala i po dobudování Obchvatu a je mylná naděje, že všichni budou jezdit kolem Náchoda a průjezd Náchodem bude projížděnou poloprázdnými ulicemi.

Shrňme tedy, nejdříve se musí zajistit finanční prostředky na „urychlení“; výstavby R11, která odvede kamionovou dopravu od Náchoda a teprve potom je možné přemýšlet

o velmi ambiciózních plánech obchvatu Náchoda v uvažovaném rozsahu a provedení.

Finanční náklad na obchvat 'Sbyl ještě před krátkou dobou 1,7 miliardy Kč. To bylo v době, kdy jsme poukazovali na neekonomické využívání státních prostředků, ale bylo nám dokazováno Ministerstvem dopravy a RSD, jak to podle použitých metod vychází. A v současné

době, v době, které říkáme hospodářská krize, kdy se dokonce objevují výroky o státním bankrotu, nikomu nevádí, že se již hovoří o nákladu na obchvat ve výši 2,5-3 miliardy Kč. Téměř dvojnásobek původně plánované ceny nikoho nevzrušuje, vždyť to nakonec zaplatíme všichni.

Z mnoha hledisek neujasněná stavba by velmi necitlivě za-

sáhla do krajinného prostředí okolí Náchoda.

A to stále nehovoříme o zábořech půdy. V dokumentaci EIA se počítalo s trvalým zábořem 17,7 ha, v současné projektové dokumentaci se výměra trvalého zábořu půdy zvýšila na 43,7ha. Na této půdě již nikdy neporooste strom produkující kyslík, ani se nevypěstují žádné zemědělské plodiny k naší obživě. To zastáncům zabetonování krajiny v zájmu automobilů, které jezdí mnohdy zbytečně, nevádí.

S úžasem pozorujeme, že někteří lidé v zájmu svých představ uvažují o blokáдах dopravy. To si může každý dělat, co chce?

Pokud každý bude ve svém vlastním zájmu blokovat dopravu, tak se situace v místě blokády ještě zhorší. Komunikace slouží pro dopravu a ne aby občanské aktivity zhoršovaly dopravní situaci, která nám všem při vysokém dopravním zatížení vadí.

Zodpovědní lidé musejí přijmout argument, zeje zapotřebí nejdříve vybudovat rychlostní komunikaci R 11 vedoucí z Hradce Králové na polskou hranici v Královci, která odvede tranzitní dopravu mimo Náchod. V době vysokého deficitu státního rozpočtu by zastánci neekonomických řešení měli dávat přednost jednoznačným prioritám oproti lokálním a ne zcela zdůvodněným zájmům.

Za občanské sdružení „Zemědělská krajina“

Ing. Petr Pozděna