

Petiční výbor proti silnici R35 ve variantě "B": V Semaníně mají stále obavy z rychlostní silnice R35

19. února 2003 | Petiční výbor proti silnici R35 ve variantě "B", tel: 465 539 054

Již více než dvě stovky občanů z obce Semanín a z jejího okolí podpořily petici proti výstavbě střední varianty rychlostní silnice R35. Nový koncept územního plánu Pardubického kraje v úseku Vysoké Mýto - Mohelnice předkládá tři základní trasy této komunikace. Organizátoři petice se domnívají, že střední varianta označovaná jako "B" poškodí přírodu nejen v okolí Semanína, ale také nedalekého Kozlova či Němčic. Trasa totiž prochází zachovalou volnou krajinou a také zabírá nejvíce plochy lesa. Navíc je pouhých čtyři sta metrů od návsi obce při jejím okraji.

"Petici s podpisy chceme na konci března poslat na krajský úřad spolu s našimi připomínkami ke konceptu územního plánu," uvedla zástupkyně petičního výboru Jaroslav Rybková. Dále ještě doplnila, že se rovněž hodlají zúčastnit i veřejného projednávání konceptu kraje v pondělí 24. února v České Třebové v Kulturním centru od 12 hodin.

Petici též podporuje i starosta obce Jan Smola spolu se zastupitelstvem. "Podle mého názoru je střední varianta značně necitlivá ke krajině a přírodě vůbec a navíc podle návrhu prochází přímo Semanínem, takže je pro naši obec nepřijatelná," uvedl starosta. Proti střední variantě se také již v březnu minulého roku vyslovilo i zastupitelstvo obce.

Občané Semanína mají obavy zejména ze zásahu do zástavby, z nové velké dopravní bariéry v krajině a z nadměrného hluku a emisí budoucího automobilového provozu. Tyto faktory tak mohou významně snížit zájem lidí o další bytovou výstavbu v obci a o rekreaci v jejím okolí se zachovalými lesy s řadou chráněných druhů rostlin a živočichů. Příkladem je Kozlovský hřbet s Opatovským lesem a s lokalitou U Kamenného vrchu.

Kontakt na starostu obce Semanín: Jan Smola – telefon (obecní úřad) 465 539 131, ou@semanin.cz

Děti Země - Klub za udržitelnou dopravu: Zastupitelé České Třebové dnes jednají o variantách R35

19. března 2003 | Děti Země - Klub za udržitelnou dopravu

Autor: Miroslav Patrik, tel: 603 574 289

Ještě týden lze posílat námítky proti konceptu územního plánu Pardubického kraje

Přestože starosta České Třebové Jaroslav Zedník na veřejném projednání konceptu územního plánu Pardubicka dne 24. února prohlásil, že se město ze tří základních variant rychlostní silnice R35 přiklání k variantě severní, bylo na dnešek od 15 hodin svoláno do Kulturního centra mimořádné jednání zastupitelstva. Jediným bodem je diskuse nad předloženými variantami této páteřní komunikace kraje. Jednání je veřejné, takže Děti Země očekávají i účast zástupců rady obcí a členů občanských sdružení, které se severní variantou R35 nesouhlasí.

„Veřejné jednání zastupitelů České Třebové velice vítáme, neboť se tak otevřeně bude diskutovat o přínosech jednotlivých variant této silnice,“ prohlásil Miroslav Patrik z Děti Země, které severní variantě vytykají hlavně bezohledný průchod obcemi Řetová, Rybník a Lhotka a okrajem České Třebové.

Děti Země doufají, že zastupitelé stávající stanovisko města přehodnotí ve prospěch jiné varianty. „Tím by se vytvořil prostor pro urychlené vyřešení průjezdní dopravy městem výstavbou jeho obchvatu, s nímž by souhlasila i obec Rybník, neboť z hlediska funkčnosti a vlivů na životní prostředí a zdraví lidí jde o zcela jiný typ komunikace,“ uvedl dále Patrik.

Termín pro podání písemných připomínek ke konceptu územního plánu VÚC Pardubického kraje a k jeho posouzení na životní prostředí je 27. března 2003. Oba materiály jsou veřejnosti k dispozici také na internetové stránce www.pardubickykraj.cz.

Podrobné informace o rychlostní silnici R35 jsou na internetové stránce www.ctrebova.cz/doprava, kde je nyní aktuálně zápis z veřejného projednávání konceptu.

Děti Země - Klub za udržitelnou dopravu: Nejhorší variantou silnice R35 je patrně mezilehlá varianta

31. července 2003 | Děti Země - Klub za udržitelnou dopravu

Autor: dz.brno@ecn.cz, tel: 545 210 393

Nejhorší variantou silnice R35 je patrně mezilehlá

Odborníci porovnávali u tří hlavních variant až sedmáct kritérií

Na objednávku krajského úřadu v Pardubicích pro koncept územního plánu kraje byla pracovníky Fakulty dopravní na ČVUT v Praze vypracována podrobná analýza územních, dopravních a ekologických vlastností u severní, mezilehlé a jižní varianty plánované rychlostní silnice R35. Na základě použití dvou speciálních srovnávacích metod bylo nakonec zjištěno, že optimální je varianta jižní, nejhorší pak varianta mezilehlá. Zpracování této analýzy uvítaly Děti Země, které pro výstavbu silnice R35 preferují jižní variantu v modifikované podobě, která však nebyla posuzována.

„Samozřejmě vítáme, že si krajský úřad nechal od takové renomované instituce zpracovat odborné porovnání variant silnice R35,“ prohlásil Miroslav Patrik z brněnského ekologického sdružení Děti Země.

Podle něho je však škoda, že zároveň nedošlo k věcnému porovnání všech pěti hlavních variant, tzn. včetně modifikované varianty jižní a mezilehlé. Tím by se mohlo zjistit, kam z odborného hlediska nasměrovat další úsilí projektantů a rozhodování zastupitelů kraje. Z tohoto důvodu se Děti Země obrátí na krajský úřad s žádostí, zda by bylo možné zadat dodatečnou analýzu i pro zbývající dvě varianty.

Jižní varianta je podle použitých hledisek nejkratší, nejpřímější, obsluží nejvíce sídel a hlukem zasáhne nejmenší počet lidí a obcí. Její výhodou je také to, že v prostoru mezi Litomyšlí a Svitavami se dostává do souběhu se stávající trasou silnice I/35, což umožní její etapovou výstavbu. Na druhou stranu ale v úseku Vysoké Mýto – východní hranice kraje třikrát prochází nadregionálními biokoridory. Tyto střety jsou však řešeny vedením trasy v tunelu.

„Poněkud negativní stránkou jižní varianty i její modifikace je samozřejmě oddálení od České Třebové a od Ústí nad Orlicí, takže na silnici I/14 bude nutné postavit obchvat obou měst,“ upozornil na závěr Patrik.

Podrobné informace o rychlostní silnici R35 jsou na internetové stránce www.ctrebova.cz/doprava.

Další informace poskytnete:

- 1) Ing. Bohumil Burdych, vedoucí oddělení územního plánování a stavebního řádu na krajském úřadě v Pardubicích – tel. 466 026 303, e-mail: bohumil.burdych@pardubickykraj.cz
- 2) Prof. Ing. Petr Moos, CSc., spoluautor odborné studie o R35 z Fakulty dopravní ČVUT – tel. 224 229 201

Příloha k tiskové zprávě Děti Země ze dne 31. 7. 2003:

Popis tří porovnávaných variant

1) Varianta severní (A)

Vede od křížení se silnicí I/35 východním směrem jižně od Chocně a dále do prostoru mezi Ústím nad Orlicí a Českou Třebovou. V prostoru obce Řetová je jako alternativa navrženo tunelové řešení pod vrchem Kozlovec, které je z dopravního hlediska výhodnější pro kratší napojení Ústí nad Orlicí. V prostoru severně od Starého Města je od jihu připojena navrhovaná rychlostní silnice R43. Dále pak pokračuje východním směrem na Mohelnici.

2) Varianta mezilehlá (B)

Od křížení se silnicí I/35 vede jihovýchodním směrem na České Heřmanice a v tomto směru pak pokračuje až do prostoru obce Třebovice (jižně od České Třebové), kde se napojuje na trasu severní varianty.

3) Varianta jižní (C)

Od křížení se silnicí I/35 vede východním směrem do prostoru jižně od Chocně, v podstatě shodně se severní variantou. Zde se její trasa lomí až do prostoru severně od Litomyšle, kde se dostává do stejného koridoru s uvažovaným obchvatem silnice I/35 Litomyšle a dále pokračuje souběžně s její stávající trasou. Od ní se odklání až před obec Opatovec, kterou obchází severně a pak pokračuje východním směrem až na hranici kraje.

Posuzovaná kritéria variant R35, které byly porovnány metodou koeficientů a metodou TUKP

Kritérium Varianty

A B C

Prostorové vedení trasy

1 Délka trasy (km) 95,5 92,0 75,0

2 Počet úseků, kde bude třeba snížit návrhovou rychlost na 100 km/h 11 5 3

3 Počet úseků, kde bude třeba snížit návrhovou rychlost na 80 km/h 2 1 1

Dopravní obslužnost území

4 Počet obyvatel v obcích nad 300 obyvatel, vzdálených do 10 km od trasy 249.671 247.506 251.921

5 Počet sídel s více než 1.000 obyvateli, vzdálených do 10 km od trasy 26 26 27

6 Počet sídel, které díky nové komunikaci získají obchvat 7 7 8

7 Počet křížení s železnicí 6 7 6

8 Počet křížení s průplavem 8 4 2

9 Maximálně dosahované intenzity 20.000 20.000 20.000

Ekologické aspekty

Počet úseků s výrazným ekologickým vlivem

10 biokoridor nadregionálního významu (K) 7 9 10

11 biokoridor regionálního významu (RK) 5 8 6

12 biocentrum regionálního významu (RC) 1 2 2

13 plocha navržená k zařazení do systému NATURA 2000 1 1 1

14 Počet obyvatel dotčených nadměrným hlukem 555 345 260

15 Počet sídel dotčených nadměrným hlukem 20 17 13

16 Výměra zabíraného zemědělského půdního fondu ZPF (ha) 577 535 541
17 Výměra zabíraných pozemků určených k plnění funkcí lesa PUPFL (ha) 43 55 44
Pozn.: Tučně jsou vyznačeny kladně hodnocené kritéria, resp. kladné účinky varianty.

Děti Země - Klub za udržitelnou dopravu: Cyklistická jízda po trasách silnice R35

19. září 2003 | Děti Země - Klub za udržitelnou dopravu

Autor: Miroslav Patrik, tel: 603 574 289

Ekologové zvou na poznávací výlet kolem České Třebové

Občanská sdružení Děti Země a Zelený Kohout připravily v rámci letošního jedenáctého ročníku Dne bez aut cykloturistický výlet kolem Českého Třebové, jehož cílem je upozornit na problematické úseky různých variant plánované rychlostní silnice R35. Sraz cyklistů je v sobotu ve 13 hodin na Starém náměstí v České Třebové, trasa je dlouhá kolem 25 kilometrů. Účast přislíbil i starosta obce Semanín Jan Smola.

„Cílem jízdy je upozornit v terénu na ta místa variant A a B rychlostní silnice R35, kde dochází k negativním střetům s krajinou a s obcemi jako je Semanín, Rybník či Třebovice“, uvedl Miroslav Patrik z Děti Země.

Sdružení společně se Zeleným Kohoutem a s desítkami malých obcí proto podporuje výstavbu modifikované varianty C, která využívá koridor stávající silnice I/35 a více se tak vyhýbá střetům s obcemi a s přírodou. Pro obyvatele České Třebové pak samozřejmě bude nutné vybudovat silniční obchvat města.

„V srpnu již Ministerstvo životního prostředí vydalo na přepracované ekologické posouzení konceptu souhlasné stanovisko, takže by zastupitelům kraje nemělo nic bránit ho schválit,“ prohlásil Radim Lána ze Zeleného kohouta. Zároveň připomněl, že posouzení doporučilo výstavbu modifikované varianty C.

O koridoru budoucí rychlostní silnice spolu s dalšími velkými stavbami má pravděpodobně rozhodnout podzimní jednání zastupitelstva Pardubického kraje, které má o konceptu územního plánu kraje jednat.

Děti Země: Jižní koridor silnice R35 je nejlevnější, severní nejdražší

4. prosince 2003 | Děti Země

Autor: Miroslav Patrik, tel: 603 574 289

Již za čtrnáct dní budou zastupitelé Pardubicka hlasovat o územním plánu kraje

Na základě nejnovějšího odborného posudku firmy DHV ČR Praha se zjistilo, že severní koridor rychlostní silnice R35 kolem Řetové, České Třebové a Rybníka by stál asi 22,3 miliard korun, kdežto jižní koridor podél stávající silnice č. I/35 jen 16 miliard korun. Tato varianta, kterou podporují také Děti Země, je tedy nejlepší nejen z dopravního, krajinářsko-územního a ekologického hlediska, ale rovněž i z finančního. A to i přesto, že obsahuje tunel pod Mladějovským vrchem v délce 3,1 km. Problémem severního koridoru je však mnoho velkých mostů, navíc obsahuje i tři kratší tunely.

„Přestože na podporu jižního koridoru existuje řada odborných studií a dokonce i souhlasné stanovisko Ministerstva životního prostředí, rozhodovat budou volení zástupci kraje, takže může převážit politické hledisko nad odborným či osobní zájmy nad veřejnými,“ upozorňuje Miroslav Patrik z Děti Země.

Zastupitelé mají podle něho v rukou velkou zodpovědnost. Buď svým hlasováním mohou výstavbu silnice R35 napříč krajem urychlit nebo ji také odsunout do daleké budoucnosti a dostat kraj na periferii zájmu státu. Je to totiž právě on, kdo poskytne peníze. A čím méně problémů s umístěním trasy a čím nižší bude její cena, tím je větší šance rychle a efektivně pomoci rozvoji kraje.

„Nechci vydávat žádná doporučení, ale jenom připomínám, že proti severnímu koridoru je už teď největší odpor ze strany řady občanských sdružení a měst a obcí, takže v případě jeho schválení tu hrozí syndrom obchvatu Plzně,“ varuje Patrik před unáhleným rozhodnutím a upozorňuje na vleklé spory kolem trasování dálnice D5, D8 a D11.

Děti Země proto očekávají, že hlasování o koridoru R35 proběhne na základě svědomí každého zastupitele a nikoliv aklamací pod dohledem stran, které nemají ve zvyku zohledňovat názory odborníků či stanoviska Ministerstva životního prostředí. Podle Patrika by mohly na hlasování mít vliv i krajské volby příští rok.

Děti Země - Klub za udržitelnou dopravu: Severní koridor R35 je z hlediska kvality ovzduší nepříznivý

10. prosince 2003 | Děti Země - Klub za udržitelnou dopravu

Autor: Miroslav Patrik, tel: 545 210 393

Z vyjádření referátu životního prostředí bývalého Okresního úřadu v Ústí nad Orlicí ze srpna roku 2000 ke konceptu územního plánu okresu, které získaly Děti Země, vyplývá, že umístění rychlostní silnice R35 v severní variantě do těžiště souměstí Ústí nad Orlicí – Česká Třebová spolu s realizací dalších ekonomických aktivit v tomto prostoru bude znamenat vyšší zatížení této lokality se všemi zdravotními důsledky na obyvatele těchto měst. Z tohoto důvodu okresní úřad severní koridor silnice R35 jako dalšího významného zdroje emisí považoval za nepřijatelný a požadoval najít jiný.

„Severní vedení silnice R35 před třemi lety také kritizovalo Ministerstvo životního prostředí, které proto doporučilo využít koridor kolem stávající silnice č. I/35,“ doplňuje Miroslav Patrik z Děti Země. Zároveň připomíná, že příští čtvrtek má zastupitelstvo kraje schvalovat koncept územního plánu a zároveň o koridoru R35 rozhodnout.

Spolu s okresním úřadem a s MŽP se k jinému koridoru tehdy také přiklonili i autoři posouzení vlivů konceptu územního plánu

okresu na životní prostředí, kteří zdůraznili nutnost zbourat několik domů ve Lhotce a v Rybníku a výstavbu protihlukových stěn v Řetové.

Bývalý okresní úřad v Ústí nad Orlicí ve svém odmítavém vyjádření vycházel z odborné studie Dr. Evžena Quitta, CSc. z Brna pod názvem „Topoklimatické mapování pro potřeby ochrany ovzduší“. Z ní totiž vyplývá, že údolí Třebovky mezi Ústím nad Orlicí a Českou Třebovou je územím s vysokou četností inverzí a se sníženým rozptylem znečišťujících látek. Umístění dalšího zdroje znečištění ovzduší do tohoto prostoru, jakým by byla silnice R35 s hustým automobilovým provozem, by tak mohlo mít negativní zdravotní důsledky na obyvatele v obou městech a v blízkém okolí.

„Ani se nedivím, že okresní úřad v souladu s principem předběžné opatrnosti požadoval najít jiný koridor, což se při projednávání konceptu kraje nakonec podařilo, neboť je k výstavbě doporučen koridor jižní a ne severní,“ komentuje celou situaci Patrik.

Přestože se projednávání konceptu územního plánu okresu Ústí nad Orlicí se vznikem kraje nedokončilo, stanovisko MŽP ze srpna letošního roku zůstalo u trasování silnice R35 při řešení konceptu územního plánu celého kraje nezměněné. Na základě výsledků posouzení vlivů na životní prostředí podle zákona totiž opět podporuje jižní koridor podél stávající silnice č. I/35.

Navíc MŽP ve svém stanovisku upozorňuje, že „v případě, že by doporučená varianta silnice R35 v jižním koridoru nemohla být přijata v důsledku vyšších zájmů v území, je potřeba předložit odůvodnění těchto vyšších zájmů, které vedly k nepřijetí této varianty“.

Konečné rozhodnutí o koridoru silnice R35 v Pardubickém kraji lze očekávat již ve čtvrtek 18. prosince po 14 hodině, pokud samozřejmě zastupitelé vše časově zvládnou, na programu je ještě schválení rozpočtu na rok 2004, a pokud se shodnou na způsobu hlasování o konceptu.

Podrobné informace o rychlostní silnici R35 jsou na internetové stránce www.ctrebova.cz/doprava.

Příloha k tiskové zprávě Děti Země ze dne 10. 12. 2003:

1) Výsledky „Odborného posouzení Konceptu ÚP VÚC Pardubického kraje, zaměřené na výběr koridoru pro rychlostní komunikaci R35“ - Fakulta dopravní ČVUT Praha, duben 2003

Jižní varianta je nejkratší, nejpřímější, obsluhuje nejvíce sídel a hlukem zasáhne nejmenší počet lidí a obcí. Její výhodou je také to, že v prostoru mezi Litomyšlí a Svitavami se dostává do souběhu se stávající trasou silnice I/35, což umožní její etapovou výstavbu. Na druhou stranu z ekologického hlediska ale v úseku Vysoké Mýto – východní hranice kraje třikrát prochází nadregionálními biokoridory. Tyto střety jsou však řešeny vedením trasy v tunelu. Negativní stránkou je její oddálení od České Třebové a od Ústí nad Orlicí, takže na silnici I/14 bude nutné postavit obchvaty obou měst.

2) Výtah z „Posouzení vlivů rozvojové koncepce ÚP VÚC Pardubického kraje na životní prostředí – koncept řešení“ – SURPMO, a. s., Ateliér Hradec Králové (Ing. arch. Alena Koutová), červen 2003

Závěry hodnocení: „Z porovnání s nulovou variantou vychází realizace rychlostní silnice R35 v jakékoliv variantě výrazně pozitivně s ohledem na celkové vlivy na životní prostředí. Při vzájemném porovnání navržených variant pak má optimální trasa následující průběh: v úseku Zámorsk – Petrušov v koridoru varianty C vedené v trase podvariant C-alt. a C-alt./1 a v úseku Petrušov – hranice kraje pak v koridoru podvarianty C/1. Méně vhodné z hlediska vlivů na životní prostředí je využití koridoru trasy B vedené v úseku Zámorsk – Třebovice trasami podvariant B-alt. a B/1. Třetí v pořadí je pak využití koridoru varianty A v úseku Zámorsk – Třebovice vedené trasami podvariant A/1 a A/2.“

Stanovisko Ing. arch. Jana Mužika z FA ČVUT Praha: „Varianta „C“ nejvíce zlepšuje vztah (spádovost) měst nacházejících se již v povodí řeky Moravy, Svitav a Moravské Třebové a dále pak Litomyšl a Vysokého Mýta k centru kraje. Tato města, na rozdíl od České Třebové, Ústí nad Orlicí a Chocně nemají tak snadné a rychlé železniční spojení s hlavním městem kraje a státu. Varianta „C“ nahrazuje nezbytné obchvaty I/35 Vysokého Mýta a Litomyšle. Napojení České Třebové a Ústí nad Orlicí na R35 je nejvýhodnější po upravené silnici č. 358 s propojením na č. 360 ve variantě 1. Silnice č. 360 Ústí nad Orlicí – Litomyšle není v okolí Andrlova Chlumu přijatelnou trasou přivaděče na R35. Doporučuji hledat propojení silnic č. 360 a č. 315 severně od Sloupnice do prostoru Hrádek.“

3) Výtah ze „Souhlasného stanoviska o hodnocení vlivů Konceptu ÚP VÚC Pardubického kraje“ – Ministerstvo životního prostředí, 1. 8. 2003

„Do návrhu ÚP VÚC Pardubického kraje doporučujeme zpracovat nejvhodnější variantu silnice R35 a R43 z hlediska vlivů na životní prostředí, tzn. variantu, která byla doporučena v Posouzení vlivů rozvojové koncepce ÚP VÚC Pardubického kraje (v etapě jeho konceptu) na životní prostředí, červen 2003. V případě, že by doporučená varianta nemohla být přijata v důsledku vyšších zájmů v území, je potřeba předložit odůvodnění těchto vyšších zájmů, které vedly k nepřijetí doporučené varianty.“

Děti Země - Klub za udržitelnou dopravu: Děti Země nadále podporují obce proti severní variantě R35

25. února 2004 | Děti Země - Klub za udržitelnou dopravu

Autor: Miroslav Patrik, tel: 545 210 393

Aniž jsme to plánovali, stává se R35 pro nás prioritou, říká Miroslav Patrik

Snahu osmi malých obcí na Pardubicku v trase plánované rychlostní silnice R35 v severní variantě změnit rozhodnutí krajských zastupitelů z minulého roku ve prospěch jižní varianty této silnice podporují kromě místních sdružení Zelený Kohout z České Třebové a Občanského sdružení R35 z Rybníka také brněnské Děti Země. S žádostí o podporu jižní varianty se proto obrátily na jiné organizace po celé republice. Cílem je poslat před březnovým jednáním zastupitelů kraje odmítavé stanovisko dotčených obcí, které bylo přijato 3. února v Rybníku. Zastupitelé navzdory názoru MŽP a řady odborníků doporučili krajskému úřadu, aby se dále zabýval jen severní variantou R35.

„My to samozřejmě jen tak nevzdáváme, i když jsme očekávali, že když všechny důvody celého procesu schvalování návrhu konceptu územního plánu kraje směřují pro jižní variantu, tak zastupitelé se podle toho také zachovají,“ prohlásil Miroslav Patrik z Děti Země.

Podle něho není pro Děti Země nijak složité, aby se R35 stala jejich prioritou společně s dálnicí D8 do Ústí nad Labem, s dálnicí D11 do Hradce Králové a dálnicí D1 a D47 na Ostravsko. Navíc je ještě několik měsíců čas, než zastupitelé kraje schválí koncept kraje. Kromě toho dosud nedořešeným problémem je také střet silnice R35 s Ptačí oblastí Komárov, který není ještě vyřešen a ani k tomu nemusí v brzké době dojít.

„Prostě vyměníme jednu naši dopravní kampaň za jinou, neboť dálniční obchvat Plzně se teď stává, takže se můžeme více věnovat severní variantě R35,“ plánuje Patrik do budoucna.

Děti Země si také se Zeleným Kohoutem pořídily podrobný zápis z jednání zastupitelů 18. prosince 2003, při němž dvacet pět z celkových čtyřiceti pěti zastupitelů zvedlo ruku pro severní variantu R35.

Z tohoto zápisu mj. vyplývá, že z politického hlediska pro Sever v drtivé většině hlasovali zastupitelé z ODS a KSČM, proti ní zase téměř všichni zastupitelé z ČSSD. Ovšem zcela nejednotně hlasovala Čtyřkoalice. Pro Sever totiž byli 2 zástupci z KDU-ČSL a 2 zástupci z US (a 1 nyní nezařazen), takže tyto hlasy možná chyběly pro schválení Jihu.

Z hlediska vlivu bydliště zastupitelů na volbu varianty R35 zase vyplynulo, že 64 % zastupitelů (29) rozhodovalo o budoucnosti východní části kraje, i když bydlí v její západní části. Je pak logické a patrně i správné, že 3 zastupitelé bydlící mimo oba koridory ze 4, se hlasování zdrželi.

Příloha tiskové zprávy:

Zápis z jednání zastupitelů Pardubického kraje ze dne 18. 12. 2003 (4 strany)

Zápis z jednání zastupitelstva Pardubického kraje dne 18. 12. 2003,
který se týká schválení bodu č. 7. - Doporučení pro pořizovatele ÚP VÚC PK

Prítomno: všech 45 zastupitelů kraje

Jednání řídil: hejtman kraje Roman Línek

Poznámka k zápisu: Průběh jednání je zestručněn, takže byly zaznamenány pouze nejdůležitější údaje.

Ondřej Kudrnáč (4K)

- jde o nejsledovanější jednání zastupitelstva, takže si myslím, že v této věci bylo již vše prodiskutováno a projednáno
- my tu dnes neschvalujeme konečnou trasu, pouze doporučujeme pořizovateli územního plánu kraje variantu, která se zapracuje do konceptu územního plánu
- koncept územního plánu kraje se bude schvalovat až na jaře, dnes pouze doporučíme jednu z variant R35 a R43

Josef Jílek (4K)

- potvrzuji slova kolegy Kudrnáče, že silnice R35 se těší značné pozornosti občanů a médií
- navrhuji nestandardně hlasovat o variantě R35 tajným hlasováním
- navrhuji rozdělit bod č. 7 jednání do dvou částí, a to za a) hlasování o variantě R35 a za b) o variantě R43

Jiří Štřiteský (ODS)

- hlasování tajně je nepřijatelné, proto jsem pro veřejné, neboť politik musí před svými voliči obhájit svůj názor

Václav Horský (KSČM)

- jsem pro veřejné hlasování
- u rychlostní silnice R43 podporuji VÝCHODNÍ variantu

Jan Čulík (ODS)

- jsem pro veřejné hlasování

Jiří Zámečník (ČSSD)

- Výbor pro regionální a strategický rozvoj kraje se silnicí R35 zabýval na svém zasedání, přičemž hlasování členů výboru dopadlo v

poměru 8:1 pro JIŽNÍ variantu, zároveň podporujeme VÝCHODNÍ variantu R43

Miloslav Macela (4K)

- navrhuji nejprve zvolit způsob hlasování, pak teprve hlasovat o variantách R35 a R43

Jaroslav Bajt (KSČM)

- náš klub se shodl na veřejné volbě

Roman Línek (4K)

- my tu hlasujeme za celý kraj, ne každý za svou ulici a všichni víme, kolik různých lobby se v této věci angažuje
- není rovněž zbabělostí podpořit tajnou volbu

Michal Rabas (ODS)

- tajná volba je plivnutí do tváře voličům

Hlasování o veřejné volbě variant R35 a R43:

PRO = 25, PROTI = 14, ZDRŽELO SE = 5, schváleno je VEŘEJNĚ HLASOVAT O VARIANTÁCH R35 A R43

Vít Vavřina (Sdružení pro Pardubický kraj, dále SPPK)

- at' volba dopadne jakkoliv, vždy bude někdo protestovat, např. Děti Země a Zelený Kohout jsou pro JIŽNÍ variantu
- je třeba si také ujasnit pojmy a nemíchat dohromady "dopravní obslužnost" a "dopravní dostupnost"
- může nastat stav, že bude nedostatek financí pro výstavbu jakékoliv varianty, neboť SEVERNÍ varianta je příliš drahá, takže ji nelze stavět, JIŽNÍ prochází kolem silnice I/35, takže další peníze nejsou pro PA kraj vlastně potřeba
- podnikatelům dávají spíše důraz na dopravní dostupnost ze strany silnic, železnice jim moc nepomůže

Ondřej Kudrnáč (4K)

- my dnes jen doporučíme jednu variantu R35 pro další postup práce pořizovatele, na jaře 2004 pak schválíme koncept územního plánu a na podzim 2004 celý územní plán

Michal Rabas (ODS)

- je třeba si uvědomit, že tu nejde jen o výši spotřebovaných financí na R35, SEVERNÍ varianta je sice dražší, ale zase přinese pro naše firmy zakázky a práci pro mnoho lidí na řadu let, což je důležitý ekonomický faktor

Miloš Horáček (ČSSD)

- avšak betonová lobby vítězí
- pro SEVERNÍ variantu je hlavně MD, ale většina posudků je pro JIŽNÍ variantu - pro mě je to jasná záležitost

Josef Jebousek (4K)

- nevím, proč neustále upřednostňovat starosty měst a nebrat na vědomí stanoviska starostů obcí
- JIŽNÍ varianta nemá žádné odpůrce ze strany obcí a měst, ale proti SEVERNÍ je 11 obcí v její trase a pro tuto variantu jen města Česká Třebová (přitom tunelová varianta pod Kozlovcem není reálná, takže město ani netuší, co si na jaře odhlasovalo) a Ústí nad Orlicí
- zapomíná se tu na odbornou studii Dr. J. Quitta z Brna, která varuje o znečištění ovzduší v údolí mezi Českou Třebovou a Ústím nad Orlicí, pokud bude postavena SEVERNÍ varianta

Jan Čulík (ODS)

- máme k dispozici nesprávné údaje o délce variant R35, neboť Valbek uvádí přibližně stejnou délku obou tras: SEVERNÍ varianta = 72,61 km a JIŽNÍ varianta = 75,2 km
- projel jsem řadu zemí Evropy po dálnicích, SEVERNÍ varianta bude obsahovat technické klenoty, klenuté mosty a moderní zahloubení silnice
- technický a inženýrský boom umí řešit problémy spojené s velkými stavbami včetně exhalací, když ne dnes, tak určitě v budoucnu a nyní se úspěšně řeší obchvaty Vysokého Mýta a Holic v šířce 11,5 m, což vyhovuje

Jiří Zámečník (ČSSD)

- upozorňuji na to, že za dva roky máme k dispozici odborné studie a posudky a teď je budeme zpochybňovat!?
- údaje, která uváděl kolega Čulík, nejsou pravdivá, neboť jde o délku JIŽNÍ varianty, která vede přes Choceň a podle všech oficiálních materiálů je skutečná JIŽNÍ varianta o 20 km kratší a o 6 miliard korun levnější
- tyto studie jsou hlavní podklad pro jednání

Milan Stejný (ODS)

- ke konzultaci byli přizváni pracovníci z regionálního rozvoje
- Výbor pro životní prostředí kraje doporučil jednoznačně JIŽNÍ variantu, musíme se rozhodnout

Roman Línek (4K)

- pokud se rozhodneme pro jednu variantu a pak zjistíme, že jde o slepou uličku, je možné se pak vrátit k té druhé

Karel Škarka (SPPK)

- doslechl jsem se, že když se není možné shodnout na technických parametrech R35, musí přijít na řadu politikové, s tím ale tvrdě nesouhlasím, neboť politikové musí rozhodovat na základě odborných pokladů

- když bude SEVERNÍ varianta, tak bude 20 km od Svitav, když bude JIŽNÍ varianta, tak Ústí nad Orlicí nebo Česká Třebová budou od ní vzdáleny 16-18 km (tato varianta neřeší Letohrad, Králíky, Lanškrouna apod.)
- ovšem s úctou k životnímu prostředí a lidským sídlům jsem pro JIŽNÍ variantu

Petr Šilar (4K)

- máme tu k dispozici jistou petici starostů měst na podporu SEVERNÍ varianty, ale např. v Letohradě většina rady města petici starosty nepodpořila, což je problematické, neboť se jedná o stanovisko starostů, ne zastupitelstev měst
- D11 a R35 je nutné rychle postavit, JIŽNÍ varianta jako silniční tranzit bude protiváhou železničního koridoru

Miloslav Macela (4K)

- dnes vydáme doporučení pro krajský úřad a pak nastane vyjednávání s DOSS jako je MŽP a MD
- prosím návrhovou komisi o formulaci hlasování

Miroslav Brýdl (4K)

- jsem pro JIŽNÍ variantu, a to ze tří důvodů – ekologických, ekonomických a časových, pokud se rozhodneme pro SEVERNÍ variantu, dopadneme jako např. D8 v Českém středohoří
- financí není tolik a pokud se špatně rozhodneme, tak nebudeme mít nic – ani 4pruh na “S” a ani 2pruh na “J”

Karel Ryšán (ČSSD)

- zazněly tu technické argumenty pro SEVERNÍ i pro JIŽNÍ varianty – např. proti SEVERNÍ je Řetová a Rybník
- Lhotka nechce přemostění u SEVERNÍ varianty, naproti tomu Česká Třebová chce vedení R35 zase v zářezu

Josef Jebousek (4K)

- je škoda, že radní Čulík tu až dnes zpochybňuje délky variant R35, přitom pro rozhodování bychom měli mít správné informace a podklady od krajského úřadu

Jaroslav Moučka (KSČM)

- podle mě i doc. Stanislava Mirvalda z Plzně u dálnic přečteníme vždy dílčí analytická kritéria na úkor syntézy, proto jsem si udělal model a dal na misku vah diskutovaná kritéria - vyšla mi SEVERNÍ varianta
- pak jsem na váhy přidal ekologické parametry – vyšla mi JIŽNÍ varianta, pro kterou budu také hlasovat

Jaroslav Trávníček (ČSSD)

- musím komentovat některé předchozí názor: „severní varianta přinese víc práce, protože je dražší“ - to je nesmysl, neboť peníze se dají využít na potřebnější věci; „severní varianta bude mít překrásné stavby“ - nechceme přece jezdit stylem most - tunel, když nemusíme, navíc exhalace a hluk mají být tam, kde nikomu nebudou vadit – např. v České Třebové se vždy držel smog a zplodiny

Michal Rabas (ODS)

- zastánci severní varianty nejsou žádná betonová lobby
- moje důvody pro SEVERNÍ variantu: a) rovnoměrný rozvoj kraje, tzn. na “severu” nová R35 a železnice a na „jihu“ modernizovaná I/35, b) když už za státní peníze něco stavět, tak raději novou a dražší R35, než modernizovat I/35

Miloš Krejsa (ČSSD)

- je zřejmé, že SEVERNÍ varianta přinese jen více práce pro stavaře, dopravní síť je zastaralá, práce tedy bude vždy
- některé ekologické organizace se zabývají jen tím, co je financováno
- osobně se o variantě R35 zdržím hlasování

Vít Vavřina (SPPK)

- Výbor pro dopravu kraje o variantě R35 jednal, ale nerozhodl – jediný pro JIŽNÍ variantu byl kolega Jebousek

Josef Kladivo (4K)

- reaguji na poznámku o nevyužívání železnice - je třeba přemýšlet o tom, co bude za 20 let, neboť železnice tu je a jsou do ní vkládány nemalé investice, takže stát by měl železnici více podporovat
- JIŽNÍ varianta bude postavena dříve, nezapomeňme, že na Svitavsku je opravdu nejvyšší nezaměstnanost
- SEVERNÍ varianta bude mít v zimě vyšší náklady na údržbu

Jiří Štříteský (ODS)

- kolega Brýdl tvrdil, že jsem z Litomyšle, a proto jsem pro JIŽNÍ variantu, ale já jsem z Pardubic
- jelikož nejsem stavební odborník, sešel jsem se s různými odborníky, a to i na magistrátu v Pardubicích
- pět let jsem vyjednával se zahraničními investory a vím, že když dáme přednost JIŽNÍ variantě, tak sever odřízneme
- důležitá je dopravní dostupnost – v r. 2005 bude D11 u Pardubic, na jihu už silnice je, ale sever je bez dostupnosti

Jaromír Lohanský (KSČM)

- v USA dnes předělávají čtyřpruhové dálnice na osmipruhové a pro mě je proto důležitější mít dvě silnice než jednu
- R35 bude za 15-20 let, jsem pro SEVERNÍ variantu

Roman Línek (4K)

- výstavba a provoz R35 není jen o práci pro stavební firmy, navíc R35 není určena jen pro tranzitní dopravu, ale má význam i jako vnitrokrajská komunikace, takže jsem pro SEVERNÍ variantu, která má i tuto druhou funkci
- územní plán kraje lze za několik let kdykoliv změnit, pokud to bude nutné

Karel Škarka (SPPK)

- R35 na severu dostupnost SV části kraje neřeší, včetně dopravy kolem České Třebové a Ústí nad Orlicí
- nejzávažnější je pohled do budoucna, co bude za 50 let
- na SEVERNÍ variantě jsou hluboká údolí, kde se budou držet emise a hluk a budou tam často inverze

Miroslav Mareš (ODS)

- na severu bude nejlepší postavit novou 4pruhovou na R35, neboť na jihu bude modernizovaný 2pruh na I/35
- jsem pro SEVERNÍ variantu

Tomáš Kopecký (4K)

- jsem učitel z Chrudimi a pro mě je nejdůležitější ochrana životního prostředí (i pro naše děti)
- na základě odborných podkladů jsem pro JIŽNÍ variantu

2) Hlasování o R43-východ: PRO = 44, PROTI = 1, ZDRŽELO SE = 0, schválen VÝCHODNÍ koridor R43.

1) Hlasování o R35-sever: PRO = 25, PROTI = 16, ZDRŽELO SE = 4, schválen SEVERNÍ koridor R35.

PRO R35-sever (25):

4K (5 osob ze 14) = Pavel Hurých (Pardubice), Květoslava Jeníčková (Lázně Bohdaneč), Ondřej Kudrnáč (Chrudim), Roman Línek (Pardubice) a Miloslav Macela (Chrudim)

ODS (11 osob z 13) = Jiří Čepelka (Ústí nad Orlicí), Jan Čulík (Choceň), Václav Josefy (Chrudim), Jan Kolomý (Lanškroun), Ladislav Libý (Chrudim), Marie Málková (Slatiňany), Miroslav Mareš (Pardubice), Petr Morávek (Přelouč), Michal Rabas (Pardubice), Jiří Stříteský (Pardubice) a Jaromír Vacek (Studené)

KSČM (8 osob z 9) = Jaroslav Bajt (Žamberk), Jozef Fulier (Moravská Třebová), Václav Horský (Moravská Třebová), Jaromír Lohanský (Holice), Jana Severová (Ústí nad Orlicí), Zdenka Šťastná (Pardubice-Nemošice), Bohumil Vaško Vysoké Mýto) a Miroslav Žitek (Ronov nad Doubravou)

SPPK (1 osoba ze 2) = Vít Vavřina (Pardubice)

PROTI R35-sever (16):

4K (7 osob z 14) = Miroslav Brydl (Litomyšl), Jiří Hyksa (Luže), Josef Jebousek (Desná), Josef Kladivo (Dolní Újezd), Tomáš Kopecký (Chrudim), Václav Kotlár (Svitavy) a Petr Šilar (Letohrad)

ODS (2 osoby z 13) = Josef Janeček (Litomyšl) a Milan Stejný (Moravská Třebová)

KSČM (1 osoba z 9) = Jaroslav Moučka (Chrudim)

ČSSD (5 osob ze 7) = Ladislav Effenberk (Holice), Miloš Horáček (Moravská Třebová), Karel Ryšán (Česká Třebová), Jaroslav Trávníček (Chrudim) a Jiří Zámečník (Svitavy)

SPPK (1 osoba ze 2) = Karel Škarka (Ústí nad Orlicí)

ZDRŽELI SE k R35-sever(4):

4K (2 osoby ze 14) = Josef Jílek (Moravská Třebová) a Jan Karel (Pardubice)

ČSSD (2 osoby ze 7) = Miloš Krejsa (Nekoř) a Miloslav Kubín (Slatiňany)

Vyhodnocení hlasování 45 zastupitelů Pardubického kraje o koridoru R35 ze dne 18. 12. 2003 dle stranickosti:

Strana Počet zastupitelů Pro severní koridor R35 Pro jižní koridor R35 Hlasování se zdrželo

4KOALICE 14 36 % zastupitelů 50 % zastupitelů 14 % zastupitelů

ODS 13 85 % zastupitelů 15 % zastupitelů 0 % zastupitelů

KSČM 9 89 % zastupitelů 11 % zastupitelů 0 % zastupitelů

ČSSD 7 0 % zastupitelů 71 % zastupitelů 29 % zastupitelů

SPPK 2 50 % zastupitelů 50 % zastupitelů 0 % zastupitelů

Pro R35-severní z hlediska politické příslušnosti v drtivé většině hlasovali zastupitelé z ODS a KSČM, proti ní v drtivé většině zase zastupitelé ČSSD. Zcela nejednotně však hlasovali zastupitelé nejsilnější Čtyřkoalice, když pro R35-severní hlasovali 2 zástupci z KDU-ČSL a 2 zástupci z US (a 1 nyní nezařazen). Jelikož kvórum pro schválení bylo 23 hlasů (ze 45) a pro R35-severní hlasovalo celkem 25 zastupitelů, představují tito 4 (5?) její zástupci „potřebné chybějící“ hlasy.

Hlasování 45 zastupitelů Pardubického kraje o koridoru R35 ze dne 18. 12. 2003 dle bydliště:

Jméno Příjmení Strana Město Bydliště ve vztahu ke koridoru R35 Hlasování o koridoru R35 ze dne 18. 12. 2003 Vyhodnocení

Ing. Miloš Krejsa ČSSD Nekoř sever --- ---

Ing. Josef Jílek 4K: KDU-ČSL Moravská Třebová X --- ---

Mgr. Jan Karel 4K: DEU Pardubice X --- ---

Miloslav Kubín ČSSD Slatiňany X --- ---

Ing. Miroslav Brydl 4K: US Litomyšl jih jih shoda

Jiří Hyksa 4K: KDU-ČSL Luže jih jih shoda

Ing. Josef Janeček ODS Litomyšl jih jih shoda

Josef Jebousek 4K: DEU Desná jih jih shoda

Ing. Josef Kladivo 4K: US Dolní Újezd jih jih shoda

Jiří Zámečník ČSSD Svitavy jih jih shoda

Václav Kotlár 4K: ? Svitavy sever jih NE
 Ing. Dr. Karel Ryšán ČSSD Česká Třebová sever jih NE
 Ing. Petr Šilar 4K: US Letohrad sever jih NE
 Mgr. Karel Škarka SPPK Ústí nad Orlicí sever jih NE
 Ladislav Effenberk ČSSD Holice X jih ---
 Miloš Horáček ČSSD Moravská Třebová X jih ---
 Mgr. Tomáš Kopecký 4K: US Chrudim X jih ---
 Ing. Jaroslav Moučka KSČM Chrudim IV X jih ---
 Milan Stejný ODS Moravská Třebová X jih ---
 Ing. Jaroslav Trávníček ČSSD Chrudim X jih ---
 Jaroslav Bajt KSČM Žamberk sever sever shoda
 Jiří Čepelka ODS Ústí nad Orlicí sever sever shoda
 Jan Kolomý ODS Lanškroun sever sever shoda
 Jana Severová KSČM Ústí nad Orlicí sever sever shoda
 Ing. Jaromír Vacek ODS Studené sever sever shoda
 Jan Čulík ODS Choceň X sever ---
 Jozef Fulier KSČM Moravská Třebová X sever ---
 RNDr. Václav Horský KSČM Moravská Třebová X sever ---
 Ing. Pavel Hurych 4K: US Pardubice X sever ---
 Ing. Květoslava Jeníčková 4K: US Lázně Bohdaneč X sever ---
 Ing. Václav Jozefy, CSc. ODS Chrudim X sever ---
 Ing. Ondřej Kudrnáč 4K: ? Chrudim III X sever ---
 Ing. Ladislav Libý ODS Chrudim X sever ---
 Ing. Roman Línek 4K: KDU-ČSL Pardubice X sever ---
 Jaromír Lohanský KSČM Holice X sever ---
 Bc. Miloslav Macela 4K: KDU-ČSL Chrudim X sever ---
 Maria Málková ODS Slatiňany X sever ---
 Ing. Miroslav Mareš ODS Pardubice X sever ---
 Ing. Petr Morávek ODS Břehy X sever ---
 Ing. Michal Rabas ODS Pardubice X sever ---
 Ing. Jiří Stříteský ODS Pardubice X sever ---
 JUDr. Zdenka Šťastná KSČM Pardubice – Nemošice X sever ---
 MUDr. Bohumil Vaško KSČM Vysoké Mýto X sever ---
 Ing. Vít Vavřina SPPK Pardubice X sever ---
 Mgr. Miroslav Žitek KSČM Ronov nad Doubravou X sever ---
 X = bydliště zastupitele je buď mimo oba diskutované koridory R35, resp. cca západně od Vysokého Mýta, nebo poloha obou koridorů nemá vůči bydlišti patrně žádný vztah (např. Choceň, Moravská Třebová či Vysoké Mýto)

Vyhodnocení 45 hlasování zastupitelů Pardubického kraje o koridoru R35 ze dne 18. 12. 2003 dle bydliště:

Hlasování o R35 Zastupitelé mimo koridory Zastupitelé ze „severu“ Zastupitelé z „jihů“

25 = pro R35-sever 80 % zastupitelů 20 % zastupitelů 0 % zastupitelů

16 = pro R35-jih 38 % zastupitelů 20 % zastupitelů 38 % zastupitelů

04 = se zdrželo 75 % zastupitelů 25 % zastupitelů 0 % zastupitelů

Pro R35-severní z hlediska umístění bydliště zastupitelů hlasovalo 80 % mimo oba koridory a 20 % ze „severu“. Z 10 zastupitelů bydlících na „severu“ hlasovalo pro R35-sever 5 a 1 se zdržel, pro R35-jih hlasovali 4 zastupitelé. Naopak všech 6 zastupitelů bydlících na „jihů“ hlasovalo pro R35-jih. Je tedy zřejmé, že vliv bydliště vůči poloze koridoru R35 nehrál při rozhodování 45 zastupitelů velkou roli (29 jich bydlí mimo oba koridory). Jinak řečeno, cca 64 % zastupitelů rozhodovalo o budoucnosti východní části kraje, i když k ní nemají z hlediska svého bydliště žádný „citový“ vztah. Je pak logické a patrně i správné, že 3 zastupitelé bydlící mimo oba koridory ze 4, se hlasování zdrželi. O koridoru R35-sever rozhodly jiné motivy.

Zelený Kohout Česká Třebová a Děti Země Brno, 18. 12. 2003

Děti Země - Klub za udržitelnou dopravu: Pro jižní variantu R35 je dvacet pět občanských sdružení

3. března 2004 | Děti Země - Klub za udržitelnou dopravu

Autor: Miroslav Patrik

Děti Země odeslaly dnes hejtmanovi Pardubického kraje žádost, aby zastupitelům kraje předal ve čtvrtek 11. března na jejich jednání dopis dvaceti pěti občanských sdružení z různých měst České republiky. V dopise podpořily společně prohlášení osmi obcí ze 3. února v Rybníku, které odmítá severní variantu silnice R35 a požaduje, aby na jednání zastupitelů byla trasa R35 změněna na jižní. Zastupitelé kraje totiž musejí pro Ministerstvo životního prostředí najít pádné argumenty, proč v prosinci minulého roku zvedli ruku pro severní variantu, s níž ministerstvo nesouhlasí.

„Ani jsem nečekal, že o R35 na Pardubicku bude takový zájem i od sdružení z jiných krajů neboť se poněkud obtížně vysvětluje, proč dvacet pět zastupitelů na vzdory odborným posudkům a stanovisku MŽP hájí její severní variantu,“ informoval Miroslav Patrik z Děti Země, které spolu se Zeleným Kohoutem z České Třebové a s Občanským sdružením R35 z Rybníka podporu osmi obcím proti schválené variantě R35 vyjádřily hned mezi prvními.

Za jižní variantu R35 se postavily jak celostátní ekologické organizace se sítí poboček typu Arniky, Hnutí DUHA a NESEHNUTÍ, tak i sdružení na lokální úrovni jako je Centrum pro dopravu a energetiku z Prahy, Občanské sdružení Beskydčan, Přátelé Jeseníků, ZO ČSOP ze Svitav či Ekologický právní servis z Tábora.

„Naším zájmem bylo dostat toto téma i mezi ostatní sdružení a také vyjádřit solidaritu obcím a jejich občanům, které v podstatě většina stávajících zastupitelů odepala,“ vysvětluje dále Patrik. Podle něho mají také nejistý osud i obyvatelé z předměstí České Třebové Lhotka a z obce Dlouhá Třebová, přes kterou severní varianta R35 povede bude mít zde zničující účinky. Lze proto očekávat, že zde vzniknou petiční akce.

Téma přehodnocení doporučené trasy R35 ve prospěch jižní na jednání zastupitelů 11. března otevře zástupce dotčených osmi obcí a člen dopravní komise pardubického zastupitelstva Josef Jebousek.

Příloha tiskové zprávy Děti Země ze dne 3. 3. 2004:

Přehled dvaceti pěti občanských sdružení, které podporují prohlášení osmi obcí (České Heřmanice, Přívrat, Rybník, Řetová, Sloupnice, Tisová, Vračovice-Orlov a Zálší) na změnu varianty R35:

Arnika - Praha, CALLA - České Budějovice, Centrum pro dopravu a energetiku – Praha, Český a Slovenský dopravní klub - Brno, Děti Země – Plzeň, Ekologický právní servis – Tábor, Hlas Země – Brno, Hnutí DUHA – Brno, INEX–Sdružení dobrovolných aktivit - Kostecké Horky, Metropolitní region–sdružení ochránců přírody – Klecany, Naše společná krajina-Společnost pro partnerství lidí a přírody – Práslavice, NESEHNUTÍ – Brno, Občanské sdružení Beskydčan – Ostravice, Občanské sdružení Dluhonice – Přerov, Občanské sdružení Jihočeské matky - České Budějovice, Občanské sdružení R35 – Rybník, Přátelé Jeseníků–SOJKA - Horní Město, Přátelé přírody - Ústí nad Labem, Sdružení pro přírodu - Ústí nad Labem, Spolek Dům z modrého kamene - Kostecké Horky, Svaz ochrany přírody a krajiny ČR – Praha, Svoboda zvířat Hradec Králové, Zelený kruh–asociace ekologických nevládních organizací – Praha, Zelený Kohout - Česká Třebová a ZO ČSOP „Rybák“ - Svitavy.

Společné stanovisko starostů a pověřených zástupců občanských sdružení a občanů, dotčených přijatým usnesením Zastupitelstva Pardubického kraje k bodu č. 7 programu jednání ze dne 18. 12. 2003:

Žádost o zařazení uvedeného prohlášení na program jednání Zastupitelstva Pardubického kraje – zajistí p. Josef Jebousek (člen Zastupitelstva Pardubického kraje).

Text přijatého usnesení č. 7: Zastupitelstvo Pardubického kraje doporučuje zpracovateli ÚP VÚC Pardubického kraje zabývat se dále pouze navrhovanou variantou „A – severní“ trasy budoucí rychlostní komunikace R35.

Dne 3. února 2004 se v obci Rybník konalo společné jednání starostů obcí, zástupců občanských sdružení a ekologických organizací a občanů, dotčených přijatým usnesením k bodu č. 7 programu jednání Zastupitelstva Pardubického kraje dne 18. 12. 2003. Seznam přítomných je uveden na přiložené presenční listině. Účastníci dnešního jednání se společně shodli na těchto námitkách a požadavcích k citovanému přijatému usnesení :

1) Žádáme, aby přijaté usnesení k bodu č.7 programu jednání Zastupitelstva Pardubického kraje dne 18. 12. 2003 bylo v části týkající se rychlostní komunikace R35 přehodnoceno.

Odůvodnění: Přijaté usnesení upřednostňuje politické zájmy a zcela potlačuje všechna odborná stanoviska vypracovaná k návrhu konceptu včetně odmítajících stanovisek postižených obcí severní variantou silnice R35. Zastupitelstvem doporučená varianta je shodná s řešením předkládaným Okresním úřadem v Ústí nad Orlicí již v roce 1997. Je více než reálné, že postižené obce nedají svůj souhlas v územním řízení na stavbu R35 a navrhovaná „severní varianta“ zůstane pouze v územním plánu a bude bránit dalšímu rozvoji obcí po mnoho dalších let. Jsme přesvědčeni, že přehodnocení Vašeho usnesení bude ku prospěchu věci a urychlí výstavbu silnice R35.

2) Žádáme, aby v dalším schvalovacím procesu ÚP VÚC Pk byla plně respektována všechna stanoviska a výsledky průzkumů odborníků z oblasti ekologie a ekonomie. Závěry těchto průzkumů jsou nezpochybnitelné a jasně stanoví klady a zápory jednotlivých variant z nichž nejlepší vychází jižní varianta silnice R35.

3) Žádáme, aby veřejnost byla pravdivě informována o jednotlivých variantách ve skutečně reálné podobě. Odvádění pozornosti předkládáním ekonomicky a technicky nereálných podvariant je zavádějící.

4) Žádáme, aby všichni odesílatelé námitek a připomínek k veřejně projednávanému konceptu ÚP VÚC Pardubického kraje měli možnost se seznámit s návrhem řešení svých připomínek ještě před vydáním souborného stanoviska.

Toto stanovisko bylo přijato všemi zúčastněnými zástupci, uvedenými na přiložené presenční listině, jehož součástí je ještě také rozhodnutí zastupitelů postižených obcí.

Účastníci dnešního jednání současně zmocňují pana člena Zastupitelstva Pardubického kraje Josefa Jebouska k přednesení tohoto stanoviska na nejbližším jednání zastupitelstva kraje. Informování jednotlivých účastníků o výsledku projednávání předloženého prohlášení zajistí pan Josef Jebousek.

V Rybníku, dne 3. 2. 2004

Za správnost ručí: starosta obce Rybníka
Libor Zajíček

MF Dnes: Boj „severu proti jihu“ o silnici R35 vrcholí

5.3.2004 | PARDUBICE | MF Dnes

Po rozhodnutí zastupitelů Pardubického kraje z konce minulého roku, že rychlostní komunikace R35 povede severně, přes Ústeckoorlicko, by se zdálo, že celá věc je definitivně vyřešena. Lidem na severu kraje přinese silnice prosperitu, jih má smůlu. Věc je však složitější. Lidé z Rybníku, Řetové, Sloupnici a dalších obcí na Ústeckoorlicku naopak proti severní trase protestují. Jejich snahy podporují ekologická sdružení.

Lidé z Rybníku, Řetové, Sloupnici a dalších obcí na Ústeckoorlicku naopak proti severní trase protestují. cBoj „severu proti jihu“, jak se dnes přezdívá sporům, kudy povede nepochybně potřebná spojnice kraje s Moravou, vyvrcholí za týden. Ve čtvrtek 11. března se sejdou krajští zastupitelé, aby schválili územní plán kraje. Zastupitelům je adresovaný i dopis dvaceti pěti občanských a ekologických sdružení z různých míst republiky. V dopise podpořila společné stanovisko osmi obcí, které požadují, aby na jednání zastupitelů byla trasa R35 změněna na jižní. „Je obtížné pochopit, proč dvacet pět zastupitelů navzdory odborným posudkům a stanovisku ministertsva vnitra o vhodnosti jižní varianty hájí stále severní trasu,“ uvedl Miroslav Patrik z ekologického sdružení Děti Země.

„Naším zájmem bylo dostat toto téma i mezi ostatní ekology a vyjádřit solidaritu obcím a jejich obyvatelům, které v podstatě většina stávajících zastupitelů kraje odepsala,“ řekl Patrik. Podle něj jsou připraveni protestovat peticí i obyvatelé z předměstí České Třebové Lhotka a z obce Dlouhá Třebová, přes kterou severní varianta R35 povede.

Téma R35 a její změny ve prospěch jižní varianty otevře na zastupitelstvu zřejmě některý ze zástupců dotčených obcí. „Bude to tvrdý boj, převážně politický boj. Zopakujeme si nekonečná jednání z konce minulého roku,“ vyjádřil se jeden z krajských zastupitelů, který si nepřál v této souvislosti uveřejnit jméno.

Prosadit severní trasu je cílem starostů všech deseti měst na Ústeckoorlicku, kteří odmítají argumenty, že jižní trasa bude stát dříve a bude levnější. „Dospěli jsme k závěru, že pro řešení stávající dopravní situace v našich městech a spojení s významnými místy v České republice nejvíce vyhovuje severní varianta komunikace R35,“ uvedl starosta České Třebové Jaroslav Zedník. Podle starostů by neměly být rozhodující peníze, protože výběr trasy R35 ovlivní budoucí rozvoj celé této části Pardubického kraje.

Děti Země: Děti Země sbírají kandidáty na ropáky

16. března 2004 | Děti Země

Autor: Miroslav Patrik, tel: 603 574 289

Děti Země vyzývají občany, aby jim do 22. března posílali kandidáty do ankety o anti ekologický čin Ropák roku a také do ankety o anti ekologický výrok Zelená perla roku. Formuláře pro vyplnění jsou na stránce www.detizeme.cz/ropak. Z dosud zaslaných kandidátů je už jeden za Pardubický kraj. Je jím zástupce hejtmana Michal Rabas (ODS), který byl navržen za podporu severní varianty rychlostní silnice R35 kolem České Třebové. Ta na rozdíl od jižní varianty kolem Litomyšle prochází hodnotnou krajinou, v těsné blízkosti řady obcí, hlukem zasáhne nejvíce občanů, má menší rozsah dopravní obslužnosti a je navíc o šest miliard korun dražší. Výsledky budou vyhlášeny 30. dubna v Brně.

„Možná, že kvůli R35 budou ještě navrženi další lidé jako je třeba starosta České Třebové Jaroslav Zedník, je na to ještě čas. O Zelenou perlu už třeba soutěží jeden výrok starosty Ústí nad Orlicí Jiřího Čepelky,“ uvedl koordinátor obou anket Miroslav Patrik z Děti Země.

Druhou nahlášenou kauzou na Pardubicku je plavební kanál u Přelouče. Dalšími jsou na Liberecku rychlostní silnice R35, na Ústecku jezy na Labi, v jižních Čechách centrum zimních sportů na území ptačí oblasti Boletice, na Opavsku zatopení obce Nové Heřminovy přehradou či energetická koncepce ministra průmyslu a obchodu.

Kandidáta na ropáka může navrhnout kdokoli, když uvede jeho jméno, zaměstnání a ověřitelný důvod navržení, tzn. prosazování nějakého škodlivého záměru, vydání závazného rozhodnutí nebo hlavní podíl na realizaci nějaké „anti ekologické“ stavby. To vše se musí vztahovat k roku 2003. Důležité je samozřejmě uvést jméno a adresu navrhovatele, který by měl rovněž zaslat i písemné podklady, proč svého kandidáta navrhuje.

Kandidáta na perlu může opět navrhnout kdokoli, když napíše jméno autora výroku, zaměstnání, přesnou citaci výroku, název zdroje a datum jeho zveřejnění. Mezi kandidáty nelze zařadit zástupce sdělovacích prostředků - publicisty a novináře. Cílem ankety je upozornit na výroky, které bagatelizují ochranu životního prostředí a přírody.

Titul „Ropák roku 2002“ získal generální ředitel a předseda představenstva Unipetrolu, a. s. a předseda představenstva Spolany, a. s. Pavel Švarc mj. například za hlavní zodpovědnost při únicích toxických látek ze Spolany při srpnových povodních, za nedostatečné protipovodňové zabezpečení budov a pozemků zamořených rtutí a dioxiny ve Spolaně, za neochotu odškodnit občany postižené úniky chlóru, dioxiny a dalších toxických látek ze Spolany během povodní a za osobní angažovanost na přidělení několikamiliardové veřejné zakázky na sanaci Spolany bez výběrového řízení, což nyní šetří policie a Úřad pro ochranu hospodářské soutěže.

Zelenou perlu roku 2002“ dostal zemědělský podnikatel a nájemce pozemků u Rajchého Miroslav Bindr, který pro Respekt v článku Hranice mezi ptákem a člověkem (z 2. 12. 2002) řekl: „Já mám jiný starosti, než se srát s nějakým záborníčkem křivým, nebo medovým, nebo co. A seru na ty jejich ptáky. Neznají hranici, kde je pták a kde je člověk.“

Galerie 11 Ropáků za jedenáct ročníků

1992 = Július Binder (ředitel bratislavského podniku Vodohospodářská výstavba)

1993 = Václav Klaus (předseda české vlády) a Vladimír Dlouhý (ministr průmyslu a obchodu)
1994 = František Benda (ministr životního prostředí)
1995 = František Malý (přednosta Okresního úřadu v Berouně)
1996 = Josef Kupec (podnikatel brněnské firmy INVESTprojekt s. s. r. o.)
1997 = Stanislav Novotný (generální ředitel Povodí Morava, a. s. v Brně)
1998 = Miroslav Grégr (ministr průmyslu a obchodu)
1999 = Jiří Drda (poslanec a předseda představenstva liberecké firmy Termizo, a. s.)
2000 = Josef Běle (náměstek ministra životního prostředí)
2001 = Miroslav Beneš (poslanec a místopředseda ODS)
2002 = Pavel Švarc (gen. ředitel a předseda představenstva Unipetrolu, a. s. a předseda představenstva Spolany, a. s.)

Děti Země Brno,
Cejl 48/50, 602 00 Brno
tel./fax 545 210 393, mobil 603 574 289,
dz.brno@ecn.cz, www.detizeme.cz/ropak

Děti Země: Liberecký kraj má tři kandidáty na ropáka

28. dubna 2004 | Děti Země

Autor: Miroslav Patrik, tel: 603 574 289

Výsledky ankety Ropák 2003 budou známy již v pátek

Celkem třicet jedna kandidátů bylo letos zasláno do dvanáctého ročníku ankety Ropák roku. Nejčastěji byli veřejností nominováni poslanec za ČSSD Jaromír Schling za oslabování zákona o ochraně přírody a krajiny a podporu výstavby dvou jezů na Labi a náměstek ministra průmyslu a obchodu Martin Pecina za státní energetickou koncepci s podporou jádra a uhlí (viz www.detizeme.cz/ropak). Výsledky ankety budou oznámeny v pátek 30. dubna na tiskové konferenci v Brně v 11 hodin na Panské 7.

Za Liberecký kraj byl navržen hejtman Pavel Pavlík za podporu výstavby rychlostní silnice R35 blízko CHKO Český ráj, dále předseda představenstva liberecké společnosti GO Point Tomáš Štainbruch za prosazování obnovy těžby kamene na vrchu Tlustec u České Lípy a nakonec místostarosta Jablonce nad Nisou Petr Karásek za dopravní koncepci města, která může snížit atraktivitu veřejné dopravy.

„Největší šance k postupu mezi dvanáct finalistů, z nichž se ropák vybírá, má podle mě hejtman Pavlík, neboť zatím preferovaná trasa R35 je vůči Českému ráji velmi nešetrná. Přitom ji lze vést jižněji,“ tvrdí vyhlášovatel ankety Miroslav Patrik z Děti Země Brno.

Jestliže výstavba silnice R35 a těžba na Tlustci jsou už poměrně známé problémy, pak novinkou je nominace Petra Karáska. Jemu je vytýkáno, že prosazuje odsun centrálního přestupního terminálu městské veřejné dopravy na okraj města a dále vymístění kolejové dopravy z centra Jablonce nad Nisou. Je zde proto obava, že může dojít k likvidaci přímého tramvajového spojení s Libercem a s celým regionem.

Mezi zaslánými kandidáty se také objevili i tři ministři vlády. Lidovce paradoxně reprezentuje jednak ministr životního prostředí Libor Ambrozek za povolení výjimky k zásahu do desítek zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů plavebním kanálem u Přelouče a jednak ministr dopravy Milan Šimonovský za podporu výstavby jezů na dolním Labi.

Sociální demokracii zastupuje ministr průmyslu a obchodu Milan Urban za předložení státní energetické politiky se snahou zrušit ekologické územní limity další těžbou uhlí a s plánem vybudovat tři jaderné bloky.

Do doprovodné ankety o anti ekologický výrok Zelená perla 2003 bylo zasláno padesát jedna výroků, ovšem do finále se může dostat jen osmnáct. Nejvíce výroků, šest, patří shodně zástupci hejtmána Ústeckého kraje Jaroslavu Foldynovi a náměstkovi ministra průmyslu a obchodu Martinu Pecinovi.

Se dvěma výroky se do finále může dostat i prezident Václav Klaus. Seznam zasláných kandidátů na ropáka a přehled zelených perel jsou na www.detizeme.cz/ropak.

Slavnostní vyhlášení ropáků a perel proběhne v pátek 30. dubna od 18 hodin v brněnském HaDivadle. Součástí je také premiéra divadelní hry z prostředí brněnské radnice pod názvem Odsun, která recesistickým způsobem kritizuje nápad přemístit železniční nádraží v Brně z centra. Hlavní postavou je proto primátor Suchoň z OSDS. Vstupenky lze zakoupit v HaDivadle v ALFA pasáži, novináři mají vstup zdarma.

Poděkování za podporu akce patří: Nadaci Partnerství Brno (www.nadacepartnerstvi.cz), Moravské bance vín Brno (www.bankavin.cz) a firmě Víno Marcinčák Mikulov (www.vinmark.cz).

Děti Země - Klub za udržitelnou dopravu/Zelený kohout: Rozhodování o R35 na Pardubicku je zahaleno tajemstvím. Jižní varianta R35 je stále ještě ve hře

27. května 2004 | Děti Země - Klub za udržitelnou dopravu/Zelený kohout

Autor: Miroslav Patrik, tel: 603 574 289

Občanská sdružení Děti Země z Brna a Zelený Kohout z České Třebové se obávají, že jednání mezi zástupci Pardubického kraje a Ministerstva životního prostředí o umístění rychlostní silnice R35 v kraji může být ovlivněno politicko-stranickými zájmy, nikoliv odbornými argumenty. Ministerstvo ve svém stanovisku preferuje variantu jižní, zastupitelé kraje dali loni v prosinci přednost severní. Proti ní se ovšem postavilo osm obcí v její trase a dvacet pět občanských sdružení. Trasování R35 je zásadním problémem, který je nutné před schválením konceptu územního plánu kraje vyřešit. Zda k tomu dojde ještě před krajskými volbami na podzim či nikoliv není známo.

„Vzhledem k tomu, že kraj chce variantu severní, měl by podle stanoviska ministerstva předložit zdůvodnění vyšších zájmů, které vedly k nepřijetí jižní. Proto očekáváme, že ministerstvo nepodlehne nátlaku kraje a nebude hledat nějaké politické důvody ke změně vlastního názoru,“ prohlásil Miroslav Patrik z Děti Země.

Radim Lána ze Zeleného Kohouta je zase zvědavý, s jakými argumenty kraj vlastně přijde, neboť jak ekologické posouzení konceptu územního plánu kraje, tak i nezávislí odborníci doporučili alternativní jižní variantu R35, která je navíc o šest miliard korun levnější. „Šance pro jižní variantu R35 je sice minimální, ale stále je podle nás ve hře,“ uvedl Lána.

Nezodpovězenou otázkou ale zůstává, do jaké míry může umístění R35 v severní variantě navzdory názoru řady odborníků ve prospěch jižní ovlivnit lidovecký hejtman Roman Línek a lidovecký ministr Libor Ambrozek. V hlasování zastupitelů kraje se totiž za „sever“ postavili jak téměř všichni zastupitelé ODS a KSČM, tak i třetina zastupitelů ze Čtyřkoalice, včetně hejtmana Lína.

Severní variantu R35 v únoru odmítlo osm obcí v její trase (České Heřmanice, Přívrat, Rybník, Řetová, Sloupnice, Tisová, Vračovice-Orlov a Zálší) a následně i občané Sloupnice, Řetové a Lhotky ve svých peticích. Proti jižní variantě není žádá obec či město v její trase, takže by byla rychleji hotova.

Další informace poskytnete:

- 1) Ing. Bohumil Burdych, vedoucí oddělení územního plánování a stavebního řádu na krajském úřadě v Pardubicích – telefon 466 026 303, bohumil.burdych@pardubickykraj.cz
- 2) Ing. Jaroslava Honová, ředitelka odboru EIA, SEA a IPCC na Ministerstvu životního prostředí – telefon 267 121 111, jaroslava_honova@env.cz

Děti Země – Klub za udržitelnou dopravu, Cejl 48/50, 602 00 Brno
tel./fax 545 210 393, mobil 603 574 289, dz.brno@ecn.cz, www.ctrebova.cz/doprava

Zelený Kohout, Farská 453, 560 02 Česká Třebová
mobil 776 110 119, zeleny.kohout@ctrebova.cz, www.ctrebova.cz/kohout

Český svaz ochránců přírody: TK: R35 do Českého ráje nepatří!

31. srpna 2004 | Český svaz ochránců přírody

Autor: Marcela Mikesková, tel: 737 172 840

ČSOP, Člen IUCN, nositel ocenění OSN - UNEP "Global 500"

Kancelář Ústřední výkonné rady

Uruguayská 7, Praha 2, 120 00 tel.: 222 516 115, 222 511 494, fax: 222 511 496, e-mail: csop@ecn.cz

Děti Země - Klub za udržitelnou dopravu: Ekologové mají výhrady k vybrané trase R35 u Komárova

14. října 2004 | Děti Země - Klub za udržitelnou dopravu, tel: 608 731 426

Podle občanských sdružení Děti Země, Česká společnost ornitologická, Svoboda zvířat Hradec Králové a Za Dašice zdravější není dokumentace o hodnocení vlivů plánované silnice R35 v úseku Opatovice nad Labem - Vysoké Mýto dostatečně kvalitní, takže by ji mělo Ministerstvo životního prostředí nechat dopracovat. Sdružení především kritizují neposouzení variant R35 mimo území ptačí oblasti Komárov, která je součástí soustavy NATURA 2000. Kromě toho jsou také neodborně vyhodnoceny vlivy této silnice na chráněné ptáky motáka pilicha a kalouse pustovky.

„Nelíbí se nám poněkud povrchní přístup zpracovatele dokumentace, který v rozporu s evropskými směrnici klidně doporučí postavit R35 přes ptačí oblast Komárov,“ říká Miroslav Patrik z Děti Země.

Ty proto ve svém vyjádření doporučily vyhodnotit jejich námět trasy R35, která vede jihozápadně od Dašic, namísto severovýchodně jako všechny čtyři posuzované trasy napříč ptačími oblastmi. Občanské sdružení Za Dašice zdravější zase upozornilo na nutnost posoudit variantu umístěnou blíže k Holicím.

Česká společnost ornitologická hlavně kritizuje absenci systematických ornitologických průzkumů a nevyužívání zahraničních studií, které zjistily, že umísťování velkokapacitních komunikací v blízkosti biotopů obou dotčených ptáků jsou pro ně likvidační.

Další postup nyní závisí na MŽP, které může nechat dokumentaci buď přepracovat a znovu předložit veřejnosti k vyjádření anebo vypracovat na ni posudek, který se pak bude projednávat na veřejném jednání. Výsledkem celého procesu bude odborné stanovisko jako důležitý podklad pro zahájení územního řízení.

Na předchozí úsek silnice R35 Sedlice – Opatovice nad Labem bylo územní rozhodnutí vydáno 11. října 2004, zatím ale nenabýlo právní moci.

Další informace:

Popis varianty rychlostní silnice R35 u Ptačí oblasti Komárov
dle návrhu Děti Země (říjen 2003 a červen 2004)

1. Úvod

Ministerstvo životního prostředí připravuje z důvodu vstupu ČR do Evropské unie ve smyslu vytvoření soustavy NATURA 2000 vyhlásit Ptačí oblast Komárov. Oblast se nachází v Pardubickém kraji v blízkosti plánované rychlostní silnice R35. Předmětem ochrany je biotop a populace dvou zvláště chráněných druhů ptáků - motáka pilicha (*Circus cyaneus*) a kalouse pustovky (*Asio flammeus*). Cílem ochrany je pak zachování a obnova jejich ekosystémů a současně i zajištění podmínek pro zachování jejich populací.

Přestože se tato ptačí oblast nachází v zemědělské krajině, představuje významné zimoviště a hromadné nocoviště obou ptáků - motáka pilicha a kalouse pustovky. K nocování jsou užívány podmáčené plochy s ostrícovými enklávami, se starými neposečenými travními porosty a s nesklizeným obilím a vojtěškou. K lovu kořisti jsou pak přednostně využívány nízké travní porosty, podmáčené neobdělávané plochy a sklizená obilná a vojtěšková pole. Pustovky v území rovněž nepravidelně hnízdí v počtu až 3-5 párů. Území je zároveň významnou tahovou lokalitou pro dravce, bahňáky a jeřába popelavého (*Grus grus*), v zimě se tu pravidelně vyskytuje káně rousná (*Buteo lagopus*) a dřemlík tundrový (*Falco columbarius*) a na pastvu zalétávají severské druhy hus.

2. Popis navržené varianty Děti Země

Varianta Děti Země (DZ) je stejně jako varianta Ministerstva životního prostředí (M) vedena v novém dopravním koridoru vůči původní variantě, která je schválena v ÚP VÚC Hradecko-pardubické sídelní aglomerace. Je však vedena ještě západněji než var. M. Aby nedošlo v oddělení katastru obcí Choteč a Časy, jako u var. M, je varianta DZ vedena západně od obce Choteč, a to v zářezu. Křížující silnice III. třídy prochází na mostech v mírném násypu, přičemž přes Kabátecký les prochází v překrytém zářezu, který bude mít funkci ekoduktu (migrační trasa pro malou i vysokou zvěř). V křížení přes silnici Sezemice – Časy je naplánována velká mimoúrovňová křižovatka (MÚK), která zajistí dobrou dopravní obslužnost v okolí.

Západně od obce Lány je pak var. DZ na terénu, silnice III. třídy na Velké Koloděje a Zminný pak přechází opět na mostech. Jihozápadně od obce Dašice by byla vybudována druhá MÚK (je asi 5,8 km od předchozí MÚK), takže trasa by zde procházela na násypu, což je výhodné i pro křížení na mostech nad železniční vlečkou Kostěnice – Dašice a také nad železniční tratí severně od obce Platěnice.

3. Výhody a nevýhody navržené varianty Děti Země

Varianta DZ je sice delší asi o 1,2 km než var. M, na druhou stranu je ale plynulejší s plochými oblouky o velkém poloměru (pro řidiče bezpečnými a pohodlnými), které nevyžadují dostředivý příčný sklon a tedy jeho nebezpečné překlápění v oblasti malých podélných sklonů (především úsek var. M od obce Újezd u Pardubic až po Velké Koloděje).

Varianta DZ se vůči území Ptačí oblasti Komárov nachází buď mimo něho (v malé variantě dle MŽP a ve střední dle Děti Země) nebo uvnitř něho v délce 1,6 km podél západní hranice (ve velké dle České společnosti ornitologické). Větší vzdálenost trasy od hranice území je důležitá a výhodná především z hlediska ochrany ptáků před hlukem.

Z výzkumu 43 druhů ptáků v blízkosti dálnic, které provedla britská Královská společnost pro ochranu ptáků totiž mj. vyplývá, že při intenzitě 60.000 aut za den dochází k negativnímu ovlivnění ptáků až do vzdálenosti tří kilometrů od dálnice, při intenzitách provozu 10.000 aut za den pak do vzdálenosti 1,5 km. Ptáci v této „postižené“ oblasti mají pak drsnější zpěv, ztrácejí sluch, těžko si hledají partnera a dochází ke snižování jejich počtu druhů.

V případě Ptačí oblasti Komárov je ale nejdůležitější zajistit ochranu pustovek před osvětlováním automobily za soumraku a v noci, neboť v zemědělské krajině umírá srážkou s automobily až čtvrtina sov. Proto čím by byla trasa R35 dále od jejich výskytu, tím lépe. Tuto podmínku varianta DZ splňuje pro malou a střední variantu území, neboť je od jejich západní hranice vzdálena 1,2 km. V případě velké varianty je nutné zvážit, zda „zisky“ z větší plochy jsou vyšší než možné střety s ptáky. V každém případě se jako optimální velikost území jeví střední varianta.

Pro vyhodnocení v procesu posuzování vlivů na životní prostředí (EIA) v říjnu 2003 (s úpravou v červnu 2004) vypracovaly Děti Země – Klub za udržitelnou dopravu, Cejl 48/50, 602 00 Brno, tel./fax 545210393, dz.brno@ecn.cz.

Děti Země - Klub za udržitelnou dopravu: Proti umístění R35 u Opatovic nemají Děti Země námitek

24. listopadu 2004 | Děti Země - Klub za udržitelnou dopravu

Autor: Miroslav Patrik, tel: 603 574 289

S textem územního rozhodnutí jsme spokojeni, říká Miroslav Patrik

V polovině října vydal stavební úřad v Pardubicích územní rozhodnutí pro rychlostní silnici R35 v úseku Sedlice – Opatovice nad Labem s obrovskou mimoúrovňovou křižovatkou. Děti Země jako účastník územního řízení se proti tomuto rozhodnutí nakonec neodvolaly, ačkoliv to zvažovaly. Důvodem tohoto postupu bylo především to, že řada podmínek z celkových padesáti čtyř byla pro

ně z ekologického hlediska přijatelná a rozhodnutí neobsahovalo žádné zásadní právní chyby.

„Zjistili jsme, že územní rozhodnutí je kvalitně zpracované a obsahuje řadu přísných podmínek, takže nebyl důvod podávat odvolání a stavbu zbytečně zdržovat,“ prohlásil Miroslav Patrik z Děti Země.

Podle územního rozhodnutí musí investor například postavit cyklistickou stezku z Hradce Králové do Hrobic, pro každou obec musí vypracovat podrobnou hlukovou studii a také přírodovědný průzkum o výskytu zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů, dešťové usazovací nádrže mají být tak vysoké, aby do nich nemohli spadnout žádní drobní živočichů apod.

Pokud nebylo podáno odvolání jiným účastníkem řízení, je územní rozhodnutí pravomocné a mohou začít probíhat dílčí stavební a vodoprávní řízení. Územní řízení pro svou komplikovanost trvalo téměř šest měsíců.

Další informace poskytnete: Blanka Venigerová, stavební úřad Magistrátu města Pardubic – tel. 466 859 176

Pardubický kraj: Trase silnice R35 mezi Opatovicemi a Vysokým Mýtem nestojí nic v cestě

9. prosince 2004 | Pardubický kraj

Vláda České republiky se včera zabývala vyhlášením ptačích oblastí NATURA 2000. V rámci tohoto kroku hrozil konflikt v oblasti Komárova u Holic, kudy vedla již v územním plánu definovaná trasa rychlostní komunikace R35.

Před časem inicioval současný I. náměstek hejtmána Pardubického kraje Roman Línek na toto téma jednání s Ministerstvem životního prostředí ČR, Ministerstvem dopravy ČR, zainteresovanými krajskými radními a dalšími dotčenými subjekty.

„Vyjednaný kompromis, který řešil hranici a ochranu ptačí oblasti, ale zároveň navrhl rozumné vedení R35, včera vláda schválila a odstranila tak z pohledu územního plánu poslední možnou kolizi na trase silnice mezi Opatovicemi a Vysokým Mýtem,“ řekl vicehejtman zodpovědný za regionální a investiční politiku a problematiku EU Roman Línek.

Právo: Konflikt na R35 zažehnán

13.12.2004 | PARDUBICE | Právo

Trase silnice R35 mezi Opatovicemi nad Labem a Vysokým Mýtem již nestojí nic v cestě. "Vláda se zabývala vyhlášením ptačích oblastí NATURA 2000," sdělil Právu Roman Línek (KDU-ČSL), 1. náměstek hejtmána Pardubického kraje zodpovědný za regionální a investiční politiku a problematiku.

"V rámci tohoto kroku hrozil možný konflikt v oblasti Komárova u Holic, kudy vedla již v územním plánu definovaná trasa rychlostní komunikace R35," dodal pro Právo vicehejtman.

Vyjednaný kompromis hranici a ochranu ptačí oblasti vyřešil a navíc navrhl i rozumné vedení rychlostní silnice R35.

MF Dnes: Trasa silnice R35 se může při novém jednání kraje ještě změnit

20.12.2004 | VYSOKÉ MÝTO | MF Dnes

Odpůrci severní varianty plánované rychlostní komunikace R35, která má vést z Vysokého Mýta vrchovinou u Ústí nad Orlicí, stále doufají, že se jim podaří prosadit jižní trasu kolem Litomyšle.

Podle náměstka hejtmána Pardubického kraje pro dopravu Ivo Tomana není změna trasy vyloučena. Severní varianta stavby, kterou krajští zastupitelé schválili před rokem, by se při projednávání územního plánu Pardubického kraje mohla ještě změnit.

Nedávno se proti současné severní variantě znovu vyslovilo zastupitelstvo obce Sloupnice na Ústeckoorlicku, kolem které by pětaticítka a jeden z jejích přívaděčů měly procházet. „Máme vážné obavy, že by stavba silnice mohla zničit zdroje pitné vody u kopce Vilámova, které zásobují obecní vodovody ve Sloupnici, Českých Heřmanicích a Borové. Vadí nám, že silnice a přívaděč vesnici ze tří stran doslova obklíčí a omezí její rozvoj na jediný volný směr,“ řekl starosta Sloupnice Josef Škeřík.

Odpůrci severní varianty navíc tvrdí, že kdyby silnice vedla kolem Litomyšle, byla by o šest miliard korun lacinější. Dalším jejich argumentem je, že v kopcovitém terénu bude nutné omezit rychlost provozu na tolika místech, že už nepůjde o rychlostní komunikaci.

Lidé, kterým se severní trasa nelíbí, stále ještě doufají, že se jí podaří změnit. Krajští zastupitelé totiž budou v první polovině příštího roku projednávat územní plán Pardubického kraje, jehož součástí je i rychlostní komunikace R35. „Při projednávání územního plánu kraje je teoreticky možné přesunout trasu silnice na jih. Pokud proti ní bude silný tlak, může se o změně hlasovat. Osobně si myslím, že dokud silnice nestojí, je vždy možné rozhodnout, že povede jinudy. Pětaticítka se bude za Vysokým Mýtem řešit nejdříve v roce 2010 nebo 2015,“ řekl náměstek hejtmána Pardubického kraje Ivo Toman.

Starostové ze Sloupnice a nedaleké Řetové chtějí podniknout vše pro to, aby krajské zastupitele přesvědčili, že vést silnici R35 jihem kolem Litomyšle bude lepší. „Plánujeme, že si najmeme autobus a zastupitele svezeme po obou trasách, aby se nerozhodovali jenom od stolu. Uvidíme, zda na to přistoupí,“ řekl sloupnický starosta Škeřík.

Pardubický kraj: Roman Línek: Změna trasy R35 krajem bude na pořadu dne

25. ledna 2005 | Pardubický kraj

1. náměstek hejtmána Pardubického kraje Roman Línek dnes jednal s ministrem dopravy Milanem Šimonovským, a to zejména o problematice trasování rychlostní komunikace R35. Línek, který je zodpovědný za zpracování a předložení konceptu územního plánu Zastupitelstvu Pardubického kraje, k tomu dodává:

„Již minulý týden příslušný útvar Ministerstva dopravy ČR požádal odbor strategického rozvoje kraje o další spolupráci a podklady na téma trasování R35. Ministr dopravy mi dnes osobně potvrdil, že na základě prováděných analýz je velice pravděpodobné, že do poloviny února vydají jako dotčený orgán státní správy a v podstatě reprezentant státního investora R35 změněné stanovisko a budou nadále prosazovat a k realizaci připravovat tzv. jižní trasu. O tomto postupu ministr také oficiálně písemně bude informovat hejtmána Pardubického kraje Michala Rabase.“

Vicehejtman Línek, který patřil mezi ty zastupitelé, kteří v roce 2003 v dílčím trasování podpořili projednávání tzv. severní trasy, hodnotí vzniklou situaci následovně:

„Pokud vyjdu z předpokladu, že ministerstvo dopravy svůj názor v následujících týdnech opravdu změní, tak je to silný impuls, který nemůže krajská samospráva ignorovat. Jako garant územního plánu předložím následně radě a asi březnovému zastupitelstvu znovu problematiku trasování R35 ke zvážení. Musíme umět na novou situaci správně a rychle reagovat, abychom koncept územního plánu byli schopni s klidným svědomím ještě letos schválit. Osobně s odstupem od roku 2003 musím přiznat, že vidím tři velké důvody, na základě kterých jsem připraven nově podporovat tzv. jižní trasu. Je to nový a reálnější pohled ministerstva dopravy a dále především faktor času! Zatímco jižní trasu lze kontinuálně připravovat a po úsecích uvádět do provozu, tak u severní varianty lze čekat při přípravě povolení stavby problémy srovnatelné s průchodem dálnice Českým středohořím a etapovitost zprovoznění je vyloučena. Celkově odhaduji při severní variantě zpoždění realizace R35 krajem až o 10 let. Třetím nezanedbatelným důvodem je výrazný odpor obcí a různých občanských aktivit proti doposud prosazované severní variantě a ten se musí brát také do hry. Pokud výsledně bude do územního plánu dopracována jižní varianta, bude nutné zároveň s realizací R35 řešit dobré silniční napojení měst Lanškrouna, České Třebové a Ústí nad Orlicí. Rozhodující je však pro mne brzký čas realizace R35 a ten dnes hovoří pro jižní verzi. Musíme dokázat, aby bylo možné po dokončení dálnice D11 mezi Hradcem Králové a Pardubicemi plynulé pokračování ve stavebních pracích na stavebně připravené trase R35. Jinak nebudeme schopni čelit dalšímu nárůstu dopravy, který se po dokončení D11 v našem kraji dá očekávat.“

MF Dnes: Budeme bojovat, volali odpůrci R35

18.3.2005 | PARDUBICE | MF Dnes

Takové publikum krajských zastupitelů zřejmě ještě neměli. Na balkoně zasedacího sálu sledovalo jejich jednání šedesát lidí s transparenty: Odborníci volí jižní trasu a Šetřte přírodu.

Aktivisté několika občanských sdružení tak chtěli přesvědčit zastupitele, aby plánovaná dálnice na Moravu R35 vedla jižní částí regionu.

Ještě předtím se zástupci pěti sdružení pokusili předat své prohlášení přímo hejtmánu Michalu Rabasovi. Ten však měl jednání, takže neprošli přes jeho asistentku, která jim doporučila nechat listinu na podatelně úřadu. "To je totéž, jako bychom to poslali poštou. Lidé sem vážili cestu a někdo by si na ně měl najít čas," zlobila se Božena Štaudová ze sdružení Ochránci přírody údolí Husího krku.

Aktivisté se nenechali odbýt a nakonec je přijal vicehejtman Roman Línek, kterému své prohlášení předali. "Vyjadřuje vůli, názor a občanské postoje lidí, kteří se shromáždili před krajským úřadem," řekl Jiří Zedníček ze sdružení Ochránci přírody Končín, Sloupnice a Vilámova. To spolu s dalšími organizacemi vytýká severní trasu R35, že vede náročnějším terénem, kde jsou horší klimatické podmínky, bude o 6 milionů korun dražší než jižní varianta, a hlavně lidé ji nechťejí.

"Dnes se trasou silnice R35 vůbec nebudeme zabývat. Mohu ale garantovat, že před příslušným jednáním rady i zastupitelstva budou mít všichni kompletní podklady. Žádná informace se účelově nezamlčí," prohlásil Línek.

Zástupci sdružení požadovali, aby někdo z radních vyšel ještě před zasedáním zastupitelů před budovu, kde čekali další demonstranti. Toho však již nedosáhli, proto později zorganizovali půlhodinový mítink před bočním vchodem do budovy. "Alespoň jsme ukázali, že budeme bojovat a bude o nás slyšet. Myslím, že se to povedlo, a víc jsme zatím nemohli udělat," prohlásil Jiří Černý ze sdružení Ochránci přírody Končín, Sloupnice a Vilámova.

Pardubický kraj: Kontrolní den ke stavbě dálnice D11 a rychlostní komunikace R35

21. března 2005 | Pardubický kraj

Hostitelem druhého kontrolního dne ke stavbě dálnice D11 a rychlostní komunikace R35 se po Hradci Králové staly v pondělí 21. března 2005 Pardubice. Pardubický kraj v sále zdejšího zastupitelstva reprezentoval hejtman Michal Rabas, I. náměstek hejtmána Roman Línek a náměstek hejtmána pro dopravu Ivo Toman. Setkání byli dále přítomni představitelé Královéhradeckého kraje, zástupci Ředitelství silnic a dálnic, Státního fondu dopravní infrastruktury, senátoři a poslanci Parlamentu ČR, starostové obcí ze zainteresovaných krajů a další.

Na úvod přednesl generální ředitel Ředitelství silnic a dálnic Petr Laušman zprávu o stavu přípravy dálnice D11 a rychlostní komunikace R35. Největším problémem souvisejícím se stavbou dálnice D11 jsou dosud nevyjasněná majetkoprávní řízení na úseku

Osičky – Hradec Králové, která brání podání žádosti o územní rozhodnutí. Majitelé pozemků, přes které by měla dálnice vést, požadují vyšší než zákonem stanovenou cenu, ministerstvo financí však potřebnou výjimku ze zákona neudělilo. Dle názoru náměstka SFDI Jiřího Nováka by řešením této patové situace mohla být nabídka naturálních náhrad. Na ostatních úsecích probíhá výstavba bez problémů.

Petr Laušman dále uvedl, že na rozestavěné dálnice a rychlostní komunikace v České republice chybí v současné době 12 mld. Kč, na čemž se dálnice D11 podílí 2 mld. Jiří Novák z SFDI tuto informaci potvrdil, v souvislosti se stavbou dálnice D11 však všechny přítomné uklidnil tvrzením, že i díky finanční pomoci z úvěrových zdrojů by tato neměla být ohrožena. Nijak optimistická není finanční situace rychlostní komunikace R35, kde prostředky na výstavbu v tuto chvíli nejsou. Otázkou nedostatku financí v dopravě se dne 21. dubna 2005 bude zabývat dopravní podvýbor poslanecké sněmovny Parlamentu ČR a Jiří Novák vyzval představitele krajů i obcí, aby se tohoto jednání zúčastnili a přispěli k vyřešení této kritické situace.

Své obavy spojené s průtahy výstavby rychlostní komunikace R35 vyjádřili starostové Chlumce nad Cidlinou a Vysokého Mýta, kteří od výstavby silnice R35 očekávají odvedení tranzitní dopravy z center svých měst. Miloslav Uchytíl, starosta Chlumce nad Cidlinou přímo řekl: „Pokud nedojde k výstavbě obchvatu města v plánovaném termínu, uděláme vše pro to, aby se přes Chlumec nejezdilo.“ Hejtman Pardubického kraje Michal Rabas reagoval prohlášením, že výstavba rychlostní komunikace R35 je pro Pardubický i Královéhradecký kraj prioritou a bude podporována všemi možnými prostředky.

V souvislosti s rychlostní komunikací R35 je v poslední době nejvíce přetřásána problematika tzv. severní a jižní varianty. Řešením tohoto problému se bude od dubna zabývat komise, jejímž členem bude kromě náměstka hejtmána Pardubického kraje pro dopravu Ivo Tomana např. zástupce ministerstva dopravy. Závěry této komise by měly posloužit jako podklad pro červnové jednání Zastupitelstva Pardubického kraje, kde by mělo v otázce trasy R 35 padnout konečné rozhodnutí.

Příští kontrolní den ke stavbě dálnice D11 a rychlostní komunikace R35 se bude konat 2. května 2005 v Hradci Králové.

Pardubický kraj: V Pardubickém kraji se znovu diskutovalo o R35

4. dubna 2005 | Pardubický kraj

V pondělí 4. dubna 2005 se v sídle Pardubického kraje sešli 1. náměstek hejtmána Pardubického kraje Roman Línek a náměstek hejtmána Pardubického kraje Ivo Toman s představiteli Ministerstva dopravy ČR a Ředitelství silnic a dálnic. Jednání se uskutečnilo na základě dohody ministra dopravy Milana Šimonovského a hejtmána Pardubického kraje Michala Rabase na vzniku pracovní skupiny složené ze zástupců zúčastněných stran. Jejím úkolem je připravit technické a všechny věcné souvislosti tak, aby v případě hlasování členů Zastupitelstva Pardubického kraje o trase rychlostní silnice R35 v rámci pořizování územního plánu kraje byly garantovány státní investice, které vyřeší napojení městských aglomerací podél této komunikace.

„Byl bych moc rád, kdyby činnost této skupiny byla oprostěna od emocionálních a politických pohledů na věc, protože před námi leží úkol vytvořit územní plán tak, aby vedle provedení tranzitní dopravy, která se po dokončení D11 směrem na Moravu výrazně zvýší, řešil i vnitrokrajskou silniční dopravu. Je zodpovědné vybrat takové řešení, které se dá v reálném čase realizovat a nezůstane těžko uskutečnitelnou čarou na mapě,“ řekl Roman Línek, I. náměstek hejtmána Pardubického kraje a dodal: „Bylo také dohodnuto, jaké podklady budou připraveny krajským úřadem i Ředitelstvím silnic a dálnic v následujících týdnech včetně zmapování průchodnosti jedné či druhé navržené trasy R35 z pohledu názoru veřejných samospráv i dalších občanských institucí.“

Pokračování jednání je naplánováno na 25. dubna 2005.

Pardubický kraj: Výbor pro dopravu Zastupitelstva Pardubického kraje doporučuje „severní variantu R35“

10. června 2005 | Pardubický kraj

V pátek 10. června 2005 jednal výbor pro dopravu Zastupitelstva Pardubického kraje.

„Výbor pro dopravu doporučuje Zastupitelstvu Pardubického kraje schválit na svém jednání 16. června 2005 projednané Souborné stanovisko s pokyny pro dokončení návrhu Územního plánu velkého územního celku Pardubického kraje včetně trasování rychlostní komunikace R35 v úseku Vysoké Mýto – Staré Město severní trasou. Potvrzuje tak rozhodnutí Zastupitelstva Pardubického kraje z prosince 2003 v této věci,“ řekl Ivo Toman, náměstek hejtmána zodpovědný za dopravu.

Členové výboru také projednávali majetkový vstup Pardubického kraje do společnosti EBA a.s., smlouvu se Státním fondem dopravní infrastruktury pro rok 2005, dopravní obslužnost v roce 2005 či smlouvu o úvěru mezi Pardubickým krajem a Evropskou investiční bankou. Všechny projednávané body byly doporučeny Zastupitelstvu Pardubického kraje ke schválení.

Děti Země: Zastupitelé Pardubicka mají zítra schválit trasu R35

15. června 2005 | Děti Země

Autor: Miroslav Patrik, tel: 603 574 289

Na jednání zastupitelů Pardubického kraje ve čtvrtek 16. června po 13 hodině má dojít ke schválení konceptu územního plánu kraje i s novou rychlostní silnicí R35. Přestože zastupitelé již v prosinci 2003 doporučili výstavbu severního koridoru kolem Chocně a dále na Českou Třebovou, proti němu a ve prospěch jižního podél stávající silnice I/35 zase mluví závěry analytických odborných studií, stanovisko Ministerstva dopravy a odpor desítek obcí a občanských sdružení. Severní koridor tak patrně podporuje už pouze

liberecká firma Valbek, s. r. o., která ji projektuje.

„Je jistě zajímavé, že od posledního jednání o R35 nevzniklo žádné důležité analytické vyhodnocení, které by prokázalo nějakou výraznou výhodnost severního koridoru. Naopak Ministerstvo dopravy změnilo své předchozí stanovisko a z časového a finančního hlediska podporuje jižního koridor,“ prohlásil Miroslav Patrik z Děti Země v Brně, které tuto kauzu monitorují od konce roku 2002.

Z podkladů Fakulty dopravní a Fakulty architektury ČVUT v Praze vyplývá, že z územního, dopravního, ekologického i urbanistického hlediska je v úseku Zámorsk – Mohelnice nevýhodnější jižní koridor, stejně tak i z posouzení vlivů konceptu plánu kraje na životní prostředí. Navíc dle firmy DHV ČR Praha z roku 2004 by jižní varianta dle MŽP vedená jižně od Vysokého Mýta podél silnice I/35 byla asi o 6,3 miliard korun levnější, než severní dle firmy Valbek, s. r. o. O necelou miliardu korun by byla dokonce vůči severní variantě levnější i jižní varianta dle této firmy vedená severně od Vysokého Mýta.

„Průlomovým bodem se stal postoj Ministerstva dopravy, které chce R35 postavit co nejrychleji a bez protestů veřejnosti a obcí, takže se také logicky přiklonilo k jižní variantě,“ připomněl dále Patrik.

Osamocená ve svém názoru na výhodnost severního koridoru je už asi jen liberecká firma Valbek, s. r. o., která se snaží dokázat, že je nejlepší. Přitom její údaje o délkách variant, množství stavebních prací a celkových nákladech z let 2002 a 2005 se často rozcházejí, také se stále mění srovnávací parametry. Například v roce 2002 měl tunel u jižní varianty pod Mladějovským kopcem délku 3,1 km, letos už má délku 3,7 km.

Zarážející také je, že v roce 2002 byla jižní varianta vedená severně od Vysokého Mýta vůči severní variantě dražší o cca 2,2 miliardy korun, kdežto letos je jižní varianta vedená jižně od Vysokého Mýta podél silnice I/35 dražší dokonce o 4,3 miliardy korun. Přitom tato varianta nejvíce využívá stávající silnici I/35 a je dle DHV ČR Praha vůči severní variantě naopak o 6,3 miliard korun levnější.

„Tyto cenové rozdíly nejsou neobvyklé, protože každá liška si chválí svůj ocas. Nicméně žádné mechanistické výpočty stavebních nákladů nejsou nakonec reálné, neboť o nich rozhodují zcela jiné faktory,“ říká Patrik

Upozornil proto na to, že stejná firma projektovala velmi kritizovanou dálnici D8 přes CHKO České středohoří - její cena byla v roce 1993 odhadnuta na 3,1 mld. korun, konečná je však 7,4 mld. korun, což je 2,5x více. Termín její dostavby se posunul o osm let na optimistický rok 2008 vůči plánům.

Příloha k tiskové zprávě Děti Země ze dne 15. 6. 2005:

1) Výsledky „Odborného posouzení Konceptu ÚP VÚC Pardubického kraje, zaměřené na výběr koridoru pro rychlostní komunikaci R35“ - Fakulta dopravní ČVUT Praha, duben 2003

Jižní varianta je nejkratší, nejpřímější, obsluhuje nejvíce sídel a hlukem zasáhne nejmenší počet lidí a obcí. Její výhodou je také to, že v prostoru mezi Litomyšlí a Svitavami se dostává do souběhu se stávající trasou silnice I/35, což umožní její etapovou výstavbu. Na druhou stranu z ekologického hlediska ale v úseku Vysoké Mýto – východní hranice kraje třikrát prochází nadregionálními biokoridory. Tyto střety jsou však řešeny vedením trasy v tunelu. Negativní stránkou je její oddálení od České Třebové a od Ústí nad Orlicí, takže na silnici I/14 bude nutné postavit obchvaty obou měst.

Posuzovaná kritéria variant R35, které byly porovnány metodou koeficientů a metodou TUKP

Kritérium Varianty

A B C

Prostorové vedení trasy

1 Délka trasy (km) 95,5 92,0 95,0

2 Počet úseků, kde bude třeba snížit návrhovou rychlost na 100 km/h 11 5 3

3 Počet úseků, kde bude třeba snížit návrhovou rychlost na 80 km/h 2 1 1

Dopravní obslužnost území

4 Počet obyvatel v obcích nad 300 obyvatel, vzdálených do 10 km od trasy 249.671 247.506 251.921

5 Počet sídel s více než 1.000 obyvateli, vzdálených do 10 km od trasy 26 26 27

6 Počet sídel, které díky nové komunikaci získají obchvat 7 7 8

7 Počet křížení s železnicí 6 7 6

8 Počet křížení s průplavem 8 4 2

9 Maximálně dosahované intenzity 20.000 20.000 20.000

Ekologické aspekty

Počet úseků s výrazným ekologickým vlivem

10 - biokoridor nadregionálního významu (K) 7 9 10

11 - biokoridor regionálního významu (RK) 5 8 6

12 - biocentrum regionálního významu (RC) 1 2 2

13 - plocha navržená k zařazení do systému NATURA 2000 1 1 1

14 Počet obyvatel dotčených nadměrným hlukem 555 345 260

15 Počet sídel dotčených nadměrným hlukem 20 17 13

16 Výměra zabíraného zemědělského půdního fondu ZPF (ha) 577 535 541

17 Výměra zabíraných pozemků určených k plnění funkcí lesa PUPFL (ha) 43 55 44

Pozn.: Tučně jsou vyznačeny kladně hodnocené kritéria, resp. kladné účinky varianty.

2) Výtah z „Posouzení vlivů rozvojové koncepce ÚP VÚC Pardubického kraje na životní prostředí – koncept řešení“ – SURPMO, a. s., Ateliér Hradec Králové (Ing. arch. Alena Koutová), červen 2003

Závěry hodnocení: „Z porovnání s nulovou variantou vychází realizace rychlostní silnice R35 v jakékoliv variantě výrazně pozitivně s ohledem na celkové vlivy na životní prostředí. Při vzájemném porovnání navržených variant pak má optimální trasa následující průběh: v úseku Zámorsk – Petrušov v koridoru varianty C vedené v trase podvariant C-alt. a C-alt./1 a v úseku Petrušov – hranice kraje pak v koridoru podvarianty C/1. Méně vhodné z hlediska vlivů na životní prostředí je využití koridoru trasy B vedené v úseku Zámorsk – Třebovice trasami podvariant B-alt. a B/1. Třetí v pořadí je pak využití koridoru varianty A v úseku Zámorsk – Třebovice vedené trasami podvariant A/1 a A/2.“

Stanovisko Ing. arch. Jana Mužíka z FA ČVUT Praha: „Varianta „C“ nejvíce zlepšuje vztah (spádovost) měst nacházejících se již v povodí řeky Moravy, Svitav a Moravské Třebové a dále pak Litomyšl a Vysokého Mýta k centru kraje. Tato města, na rozdíl od České Třebové, Ústí nad Orlicí a Chocně nemají tak snadné a rychlé železniční spojení s hlavním městem kraje a státu. Varianta „C“ nahrazuje nezbytné obchvaty I/35 V. Mýta a Litomyšle. Napojení České Třebové a Ústí nad Orlicí na R35 je nejvýhodnější po upravené silnici č. 358 s propojením na č. 360 ve variantě 1. Silnice č. 360 Ústí nad Orlicí – Litomyšle není v okolí Androva Chlumu přijatelnou trasou přivaděče na R35. Doporučuji hledat propojení silnic č. 360 a č. 315 severně od Sloupnice do prostoru Hrádek.“

3) Výtah z dopisu ministra dopravy Milana Šimonovského hejtmanovi Pardubického kraje Michalu Rabasovi k trasování rychlostní silnice R35 – Ministerstvo dopravy, 16. 2. 2005

„S přihlédnutím k posudkům, které jsme si vyžádali od Vašeho úřadu, a také z důvodu negativních stanovisek některých obcí dotčených severní variantou, Ministerstvo dopravy dospělo k přehodnocení stanoviska ve prospěch tzv. jižní varianty R35.“

4) Rozhovor s vicehejtmanem Pardubického kraje Romanem Línkem pod názvem „Považujete boj sever proti jihu za politický boj mezi ODS a KDU-ČSL?“ – 8. 6. 2005, Krajské noviny - Královehradecký kraj

* KN: Považujete rozhodnutí o rychlostní silnici R 35 za jedno z nejvýznamnějších politických rozhodnutí za toto volební období? Snažím se, abychom dokázali rozhodnutí o trase nebrat prioritně čistým politickým pohledem, že ODS podporuje toto, křesťanští demokraté ono a další subjekty jiné řešení. Převažovat by neměl ani pohled z místa trvalého bydliště. V zastupitelstvu bychom měli rozhodovat hlavně z pohledu uživatelů této silnice, občanů kraje ale i velkého množství řidičů tranzitní dopravy, která na silnici I/35 (budoucí R 35) příští rok po dokončení D11 mezi Hradec Králové a Pardubice určitě výrazně dále stoupne. Růst tranzitní dopravy bude v nejbližších letech bezesporu velkým politickým problémem. Tento problém se bude buď - podle vybraného a hlavně skutečně realizovaného řešení - postupně zmenšovat nebo bude naplno 10 až 20 let trápit náš kraj i jeho samosprávu. Nemyslím si také, že 16. června rozhodneme jednou provždy a už se nebudeme R 35 zabývat. Je to dílčí rozhodnutí a teprve projednání čistopisu územního plánu s ministerstvy a dalšími účastníky tohoto procesu ze zákona a jeho následné schválení krajským zastupitelstvem toto téma uzavře. V ten okamžik to asi bude nejdůležitější rozhodnutí krajského zastupitelstva v tomto volebním období a věřím, že bude moci být přijmuto relativně brzo.

* KN: Jakou upřednostňujete variantu rychlostní silnice R 35 - severní nebo jižní?

Trasu, která se dá reálně nejen naprojektovat, ale i dokáže získat příslušná územní a stavební povolení a začne postupně přinášet svůj první efekt již v několika letech. Politický instinkt a zkušenosti z různých obdobných situací při rozvoji dálnic a rychlostních komunikací v celé ČR mi říkají, že to může být právě tzv. jižní trasa.

* KN: Proč?

Jsem si jist, že mi dá budoucnost za pravdu v tom, že politikum R 35 není a nebude "KUDY?" ale "KDY?". Jižní trasa, která kopíruje z velké části stávající silnici I/35 se dá stavět i uvádět do provozu postupně se zapojováním u nedostavěných částí do stávající trasy. Lze - jak doložilo Ředitelství silnic a dálnic - využít pro novou R 35 nový obchvat Janov - Gajer i připravovaný obchvat Vysokého Mýta atd. Naproti tomu severní trasa přinese viditelný efekt při řešení tranzitní dopravy až po svém úplném dokončení. To znamená ve složitějším terénu správně povolit a postavit cca 30 km za hrubý odhad přes 12 mld Kč ze státního rozpočtu. Nevěřím, že se to v nejbližších 20 letech povede a bojím se, pokud půjdeme severním směrem, že ti, kteří to prosadí, musí počítat s tím, že pro minimálně 20 let se pravděpodobně postaví 2 obchvaty Vysokého Mýta a Litomyšle a jinak zůstane současný stav. A to je velmi reálně nebezpečí.

* KN: Zastupitelstvo Pardubického kraje v prosinci 2003 odsouhlasilo severní variantu. Proč se bude o osudu R 35 rozhodovat letos v červnu znovu?

Jednak uplynuly 2 roky, velká část členů zastupitelstva je nová a především je tu změna postoje státu reprezentovaná investorem rychlostní komunikace - Ministerstvem dopravy s tím, že v podstatě se Ministerstvo dopravy ztotožnilo s výchozím postojem Ministerstva životního prostředí. V neposlední řadě rozhodnutí z prosince 2003 bylo pouhým doporučením zpracovateli územního plánu, kterou trasu má v návrhu konceptu územního plánu projednat. Opakuji, že ze zákona definitivní uzavření trasy v územním plánu učiní zastupitelstvo až bude hotov jeho čistopis, ten znovu souhlasně projedná s dotčenými orgány státní správy (tedy i s Ministerstvy dopravy, životního prostředí a místního rozvoje) a pak teprve lze územní plán jako bezrozporový celek uzavřít a schválit. Je to složitý proces s mnoha protichůdnými zájmy a není náhoda, že doposud žádný kraj nemá pro 100 % svého území tento dokument v platnosti.

* KN: Bude vaše hlasování stejné jako před dvěma lety? Pokud ne, tak proč?

Před dvěma lety preferovalo Ministerstvo životního prostředí jižní trasu, Ministerstvo dopravy severní a já se tehdy ztotožnil s Ministerstvem dopravy. Kdybych měl jistotu, že severní trasa nezůstane po desetiletí z velké části virtuální čarou na mapě a že se dá uvést celá do provozu během 15 let, tak bych hlasoval stejně a pro kraj by to bylo "více muziky" za státní peníze. Všechny zkušenosti z obdobných staveb v ČR jsou však žalostné a já cítím za hlavní povinnost politiků provést R 35 naším krajem ve celém profilu co

nejrychleji - nejen na papíře - i ve skutečnosti! Bez ohledu na to jestli bude 15 km více vlevo či vpravo. Napojení přivaděči a dalšími aktivitami to může pomoci rozvoji kraje v pásmu širokém 50 km, pokud nová silnice bude včas a ne o 10, 20 let později! Navíc při územních a stavebních povoleních je již dnes evidentně cítit obrovský odpor obcí a různých aktivistů, kteří mohou povolovací řízení protáhnout na další roky. Našel bych i další důvody, proč s rozvahou, rozmyslem a s politickou zodpovědností budu hlasovat jinak než před dvěma lety. Přál bych své generaci, aby se napojení celého kraje na evropskou síť dálnic a rychlostních komunikací dočkala.

* KN: Považujete boj sever proti jihu za politický boj mezi ODS a KDU-ČSL?

Nikdy jsem to tak nebral, neberu a brát nebudu. Pokud to však někteří kolegové či novináři začnou takto prezentovat, tak jsou s odpuštěním hloupí a málo mne znají. Ač jsem byl hejtman či dnes 1. vicehejtman, vždy jsem nadřazoval zájmy kraje a jeho občanů nad "zájmy a boje" politických stran včetně té své!

* KN: Domníváte se, že změny názorů zastupitelů ovlivňují fakta, že silnice R 35 v severní variantě vede lokalitou Ústí nad Orlicí - Česká Třebová, kde ODS je silnější nebo naopak v jižní variantě Litomyšl - Svitavy, což je lokalita více spřízněna s Koalicí pro Pardubický kraj?

Tím to není a být nemůže. KDU-ČSL má senátory v obvodě Ústí nad Orlicí i Svitavy, KDU-ČSL i celá Koalice pro Pardubický kraj má - podobně jako ODS - silné zastoupení na radnicích v obou okresech. Změna je z poznání míry souvisejících problémů a okolností. Ta diskuse o trase "KUDY" při rozdílu 15, 20 minut dojetí kamkoliv doleva či doprava ze skutečné R 35 je dle mě až uměle politizovaná. Důležité pro všechny musí být "KDY" se začne stavět a "KDY" budou v kraji viditelné první efekty? A pokud si tuto otázku poctivě položíte - může dojít (podobně jako u mne) k změně stanoviska.

* KN: Ovlivňuje váš názor to, že došlo ke změně vašeho postavení v Radě Pardubického kraje?

Ani v nejmenším.

* KN: Podle Studie rychlostní silnice R 35, kterou má redakce k dispozici, je délka obou tras téměř stejná. Jsou podle vás výsledky Studie objektivní? Jsou to stejné informace, které jste měli k dispozici před dvěma lety?

Obě trasy jsou srovnatelně finančně i technicky náročné. I když v Česku dokážeme najít často dobré účelové argumenty skoro pro cokoli, tak pro mne není při uvažování o tomto problému klíčová délka, ale čas realizace a možnost postupného uvádění díla do provozu.

* KN: Proč podle vás Ministerstvo dopravy začalo podporovat jižní variantu?

Potřebuje řešit rychle paralelu k přetížení D1 a jde tu především tedy také o čas a možnost postupného uvádění R 35 do provozu. Ministerstvo dopravy navíc nabídlo urychlit a financovat konkrétní silniční stavby, které zlepší dostupnost měst Ústeckoorlicka. Pokud se problém D1 vyřeší dříve, např. rozšířením o další pruh, tak zájem centrální kasy o R 35 logicky zeslábně, vše může na roky zůstat při současném stavu a stavět se bude v jiných částech republiky. Na 40 km D11 se čeká 15 let!

* KN: Kdy se podle vás začne silnice R 35 stavět a kdy bude dokončena?

To záleží i na trase a schopnosti nás politiků být úspěšní v lobbingu pro R35 v obrovské konkurenci a zájmu jiných krajů o jejich "dálnice a rychlostní komunikace".

* KN: Jaké budou podle vás náklady?

Odhadem celý úsek od Vysokého Mýta do Mohelnice přes 20 mld korun.

* KN: Myslíte si, že výstavbu silnice R 35 ovlivní ekologičtí aktivisté? (Podporujete přijetí zákona o vyvlastnění pozemků ve veřejném zájmu a tím omezení spekulantů?)

Je evidentní, že zejména při severní trase to bude při správních povoleních tvrdý účastník většiny procesů. Na mnoha stavbách - pokud se s nimi nenašla společná řeč - na dlouhé roky zkomplikovali uvedení do provozu. Pokud se to v nějakém místě stane u jižní trasy, lze ji zapojit do stávající silnice, pokud se to stane na severní trase - nebude být mocí pro tranzit využívána a veškerá zátěž zůstane na staré komunikaci. Legislativní úprava, která usnadní povolování liniových staveb, by pomohla, ale záleží na konkrétním textu a solidní míře ochrany soukromého majetku.

* KN: Která z obou variant podle vás více rozbouří hladinu veřejného mínění u občanů, starostů, ekologů atd.?

Jednoznačně severní - stačí se podívat na mapu.

* KN: Co silnice R 35 přinese regionům?

To, co všechny dálnice -vyřešení tranzitní dopravy a obrovský impuls pro regionální rozvoj. Ten se bude přímo týkat území 25 - 30 km po stranách této rychlostní komunikace. Region Pardubického kraje tak bude dobře obslužen v rámci evropské sítě dálnic a rychlostních komunikací.

* KN: Co podnikatelům?

Podnikatelé přeci spoluvytvářejí regionální rozvoj.

* KN: Co občanům samotným?

Občané také spoluvytvářejí regionální rozvoj - nejen ve svých zaměstnáních - ale hlavně přímo užívají jeho efekty.

5) Porovnání severní a jižní varianty R35 v úseku Zámorsk u Vysokého Mýta - východní hranice Pardubického kraje – podklad OSRK – OÚPSŘ pro zastupitele Pk (2005)

Slabé a silné stránky

Společný úvod:

K následujícímu hodnocení se konstatuje, že obě posuzované varianty mají prakticky totožné a z hlediska rozlišení slabých a silných stránek nepodstatné odlišnosti v následujícím:

- Obě jsou technicky proveditelné,
- mají přibližně stejné dopady na životní prostředí,
- mají srovnatelnou celkovou délku,
- mají srovnatelné předpokládané celkové investiční náklady,
- pro obě platí dominantní tranzitní dopravní využití (mají tedy významnější dopravní přínos pro národní i nadnárodní úroveň oproti regionální - významně však ovlivňují celkovou bonitu kraje).
- Oběma chybí jednoznačná podpora na odborné i politické úrovni (krajské).

R35 - SEVERNÍ VARIANTA

Slabé stránky:

- Návrh není v souladu s hodnocením dle „Posouzení vlivů ÚP VÚC Pk na životní prostředí - SEA“ (SURPMO, EMPLA - červen 2003, souhlasné stanovisko MŽP 6. 8. 2003).
- Převládají negativa pro navazující povolení stavby.
 - o Projednání budoucí EIA, když není v souladu se SEA.
 - o Výrazný odpor trasou dotčených obcí.
 - o Výrazný odpor ekologických iniciativ.
 - o Výrazný odpor občanských sdružení.
- Nepříznivé podmínky pro výstavbu - dlouhé úseky v dopravně nepřístupné krajině.
- Členitý terén - na trase je cca o 50 mostních konstrukcí více než na jižní (DHV Praha, listopad 2003).
- Téměř neexistující možnost etapizace výstavby (i při zprovoznění 1. úseku o délce 26 km do České Třebové lze pochybovat o využití těmi, kdo směřují na východ a jih – dají přednost stávající I/35).
- Odborný předpoklad výrazně vzdálenějšího horizontu dokončení stavby a její plné využitelnosti. V současné době je již proti tomuto řešení i MD ČR, dotčený orgán státní správy.
- Varianta není podpořena nadstandardním přístupem státu pro opatření na související silniční síti.
- Je plně smysluplná pouze v kompletní dokončené trase.
- Má náročnější klimatické a terénní podmínky.

Silné stránky

- Lepší dopravní napojení severovýchodní části Pardubického kraje.
- Posílení rozvojového potenciálu v území bývalého okresu Ústí nad Orlicí.
- Má toho času vyjednané Souborné stanovisko s pokyny pro dokončení ÚP VÚC Pk.
- Není vedena geologicky složitým územím Mladějovského vrchu.

R35 - JIŽNÍ VARIANTA

Slabé stránky:

- V současné době nemá vyjednané Souborné stanovisko s pokyny pro dokončení ÚP VÚC Pk .
- Na trase je dlouhý a investičně nákladný tunel pod Mladějovským vrchem (tunelové řešení je ale šetrné k okolní krajině).

Silné stránky:

- Je vyhodnocena jako nejlepší dle „Posouzení vlivů ÚP VÚC Pk na životní prostředí - SEA“ (SURPMO, EMPLA - červen 2003, souhlasné stanovisko MŽP 6. 8. 2003).
- Je vyhodnocena jako nejlepší v odborném posudku ČVUT akulta dopravní (duben 2004) a ČVUT Fakulta architektury (červen 2003).
- Je podporována a požadována z MŽP ČR.
- Od konce roku 2004 je podporována a požadována i MD ČR.
- Předpokládají se příznivé podmínky pro budoucí povolování stavby.
 - o Budoucí EIA naváže na souhlasné stanovisko SEA.
 - o Části trasy již procesem EIA prošly - obchvat V. Mýta, byť pro nižší kategorii i.ř./
 - o Dosud velmi malý odpor trasou dotčených obcí.
 - o Zatím žádný deklarovaný odpor občanských sdružení a ekologických iniciativ.
- Velmi příznivé podmínky pro výstavbu - smysluplná etapizace trasy (i velmi krátké úseky lze vždy plnohodnotně dopravně využít).
- Lze „ihned“ stavět dílčí úseky, obchvaty Vysokého Mýta a Litomyšle (hned ve čtyřpruhu nebo i v polovině budoucího profilu R 35).
- Lze plně využít i v roce 2004 nově provedené úpravy I/35 v úseku Janov - Gaier.
- S ohledem na rovinatý a méně zalesněný terén bude snadnější dostavba navazujících objektů (parkoviště, motoresty, benzinové pumpy apod.).
- Má výhodnější klimatické a terénní podmínky.
- Existují písemné garance nadstandardního přístupu státu při realizaci opatření na související silniční síti.
- Je připraveno (v návrhu) „Memorandum o spolupráci při řešení problematiky urychlení přípravy výstavby rychlostní silnice R35 v Pardubickém kraji“ - pro spolupodepsání hejtmánem Pk, ministrem dopravy a generálním ředitelem ŘSD.
- Je odborně důvodný předpoklad výrazně dřívějšího (reálného) dokončení celé trasy.

6) Výtah z dopisu ředitele odboru strategie Ministerstva dopravy Ing. Ondřeje Jaška občanskému sdružení „Ochránci přírody Končín – Sloupnice – Vilámova“ – 16. 2. 2005, č.j.:68/2005-520-UPR/1

Vážený pane, k soubornému stanovisku Ministerstva dopravy k územnímu plánu velkého územního celku Pardubického kraje, které Vám bylo zasláno dne 27. 3. 2003 pod č.j.: 100/2003-210-UPR/2, Vám ve věci vedení rychlostní silnice R35 sdělují následující.

S přihlédnutím k závěrům posudků na variantní vedení rychlostní silnice R35 zpracovaných v rámci pořizování územního plánu velkého územního celku Pardubického kraje, které jsme si vyžádali od Vašeho úřadu, a také z důvodu negativních stanovisek některých obcí dotčených tzv.severní variantou, dospělo Ministerstvo dopravy ke změně svého stanoviska. Ministerstvo dopravy proto požaduje do návrhu územního plánu velkého územního celku Pardubického kraje zapracovat v úseku Vysoké Mýto - Staré Město tzv. jižní variantu rychlostní silnice R35.

Ministerstvo dopravy považuje urychlení přípravy realizace rychlostní silnice R35 za jeden z prioritních projektů rozvoje dopravní infrastruktury ČR. Tato rychlostní silnice R35 bude jako spojnice mezi dálnicemi D11 a D47 plnit především funkci alternativního spojení Čech s Moravou a měla by odlehčit dálnici D1, jejíž kapacita se blíží naplnění. Současně by urychlení přípravy mělo pomoci rozvoji Pardubického kraje a posílení regionálních vazeb.

Z uvedených posudků je zřejmé, že výhodou tzv. jižní varianty je možná výstavba v etapách a tato varianta vykazuje také lepší výškové a směrové parametry, které nevyžadují časté snížení návrhové rychlosti jako v případě tzv. severní varianty. Na základě zkušeností s podobnými projekty (např. dálnice D8) vnímá Ministerstvo dopravy podněty veřejnosti jako jednu ze skutečností, která by v době investiční přípravy mohla vést k časovým posunům v realizaci.

O změně stanoviska Ministerstva dopravy Vás informuji již v této fázi projednávání územního plánu velkého územního celku Pardubického kraje, protože Ministerstvo dopravy chce alespoň částečně předejít problémům, které by mohly vzniknout v případě změny našeho stanoviska v průběhu projednávání návrhu územního plánu velkého územního celku Pardubického kraje.

Pardubický kraj: Zastupitelstvo Pardubického kraje potvrdilo své původní rozhodnutí a rozhodlo o tzv. severní trase rychlostní komunikace R35

17. června 2005 | Pardubický kraj

Za bouřlivé atmosféry se konalo ve čtvrtek 16. června 2005 již 6. jednání Zastupitelstva Pardubického kraje. Ve svém programu mělo mimo jiné i projednávání Konceptu Územního plánu velkého územního celku Pardubického kraje a s tím související trasování rychlostní komunikace R35.

„Budoucí komunikace R35 významně ovlivní dopravní obslužnost celé republiky a také dopravu uvnitř Pardubického kraje. Rozhodování o výběru varianty budoucí silnice R35 předurčí na více jak 100 let osídlení, zaměstnanost či obsah peněženky občanů v dotčeném území. S tímto vědomím hlasovali všichni přítomní zastupitelé, kterým byla předložena všechny pro a proti obou variant, tedy tzv. severní i jižní. Osobně jsem rád, že zastupitelstvo potvrdilo své původní rozhodnutí z roku 2003, a to shodně 25 hlasy, kdy byla zpracovatelským územním plánem doporučena severní trasa a že většinou hlasů řekli ano severu a nezhodili tak téměř dva roky práce na zpracování územního plánu,“ řekl po jednání hejtmán Pardubického kraje Michal Rabas.

Z přítomných 44 zastupitelů (Zastupitelstvo Pardubického kraje má 45 členů) hlasovalo pro severní variantu 25 zastupitelů, 18 bylo proti a 1 se zdržel. Zastupitelstvo tímto rozhodnutím vzalo na vědomí aktuální stav pořizování Územního plánu velkého územního celku Pardubického kraje a návrh Memoranda k vedení koridoru R35 ze dne 23. května 2005 a schválilo podle platného stavebního zákona předložené projednané Souborné stanovisko s pokyny pro dokončení návrhu Územního plánu velkého územního celku Pardubického kraje. To hovoří právě o severní trase, která má být vedena oblastí Českořebovska a Orlickoústecka.

Tomuto rozhodnutí předcházela téměř čtyřhodinová rozprava, do které se přihlásili i zástupci veřejnosti. Většina ze 7 řečníků argumentovala proti severní variantě, její odpůrci také uspořádali protestní akce a netají se tím, že budou v odporu proti severní trase pokračovat.

„Respektujeme právo každého občana na jeho svobodný názor a na soukromé vlastnictví. Jak jsem však již mnohokrát řekl, severní varianta je z velké části projednána a je realizovatelná a především touto komunikací zajistíme potřebný rozvoj Orlickoústecka,“ dodal Rabas.

MF Dnes: Postavit R35 nebude snadné

21.6.2005 | PARDUBICE | MF Dnes

Čtyřproudová rychlostní komunikace R35 sice v plánech povede z Opatovic nad Labem na Moravu, kdy ale budou moci na novou krajskou dálnici řidiči vyjet, je zatím ve hvězdách.

Zastupitelé Pardubického kraje schválili po bouřlivém jednání koncept územního plánu, ve kterém je zakreslena severní varianta dálnice R35, napojující kraj na tahy na Liberec a na Moravu. Definitivně však bude platit tato verze až v podobě takzvaného čistopisu. Příprava návrhu tohoto dokumentu bude trvat dalších několik měsíců. „Myslím, že by mohl být předložen zastupitelstvu ještě letos,“ míní optimisticky krajský radní pro dopravu Ivo Toman.

Šachová partie ministerstev a krajského úřadu

Již v této fázi však mohou vzniknout první zádrhely. K návrhu čistopisu se bude vyjadřovat mnoho institucí státní správy včetně ministerstev dopravy a životního prostředí. Pokud by ministerstva, která zatím preferují jižní variantu silnice R35, byla proti, dojde k dosud nevyzkoušené situaci. „Jestliže proti sobě budou stát na jedné straně stanoviska obou ministerstev a na druhé požadavek kraje,

muselo by tento rozpor řešit ministerstvo pro místní rozvoj, které by nejspíše nerozhodlo. V druhém kole by pak musela rozhodnout vláda,“ vysvětluje vedoucí oddělení územního plánování kraje Bohumil Burdych.

Teoreticky tedy nemusí územní plán se severní variantou silnice projít. Za rok se však složení vlády zřejmě výrazně změní a složení parlamentu ovlivní i obsazení několika horních pater ministerstev.

Sdružení plánují přípravu pořádně zkomplikovat

Po schválení územního plánu musí investor, Ředitelství silnic a dálnic, získat na jednotlivé úseky silnice územní rozhodnutí. Už nyní je jasné, že to nepůjde snadno. „U úseku dálnice D8 přes České středohoří trvalo vydání územního rozhodnutí deset let. Průtahy způsobily protesty ekologických hnutí a několika jednotlivců. Tady je odpůrců už dnes mnohem více, a to nejen majitelů pozemků, ale dobře organizovaných sdružení a několika obcí na trase,“ uvedl náměstek ministra dopravy Jiří Kubínek.

„Dalo se čekat, že zvítězí sever. Podle mě je to ale škoda, protože jižní trasa by napáchala méně škod na životním prostředí a vedla by po ní lepší silnice. Řekl bych, že se na stavbu peníze hned tak neseženou a za tu dobu se může ještě leccos stát,“ řekl René Habrman z ekologického sdružení A21 Polička.

Do další etapy, stavebního řízení, již odpůrci silnice příliš účinně mluvit nemohou, obce jsou zcela ze hry. „Spíše se jen kontroluje splnění podmínek stavby, které předtím určilo územní řízení, například protihlukové stěny v projektu či další opatření. Většina zdržení vzniká odvoláváním kvůli detailům nebo vinou nedodržení formalit a správních lhůt,“ říká Burdych.

Severní trasa tak bude při přípravě narážet na mnoho nesouhlasných argumentů k jednotlivým částem stavby, což může výstavbu silnice zpozdít a prodražit.

Kdy se vlastně začne stavět mezi Vysokým Mýtem a Moravou, není příliš jasné. „Teď je to jen věštění z křišťálové koule. Všeobecně se uvádí, že výstavba bude zahájena v rozmezí od patnácti do třiceti let. V průměru se to točí kolem patnácti až dvaceti let,“ shrnuje Toman.

Jisté je jen to, že nejdříve má začít růst ta část silnice R 35, která ji bude spojovat s dálnicí D 11 z Hradce Králové do Prahy. Na přivaděč od Sedlice včetně třípatrové křižovatky u Opatovic je už vydané územní rozhodnutí. „Zatím ale na stavbu schází to hlavní - peníze,“ říká ředitel pardubické pobočky Ředitelství silnic a dálnic Bohumil Vebr.

MMR ČR: Situace na D1 je neudržitelná, je třeba najít urychleně řešení

22. září 2005 | MMR ČR

Výstavba silnic D11 (dálnice Praha - Hradec Králové - Trutnov - státní hranice) a R35 (rychlostní komunikace: státní hranice - Liberec - Turnov - Hradec Králové - Česká Třebová - Mohelnice - Olomouc - Lipník nad Bečvou) je nesmírně důležitá z celostátního hlediska. Zejména proto, že je alternativou dálnice D1 (Praha - Brno - Vyškov - Přerov - Lipník nad Bečvou), která je v tuto chvíli za mezi své propustnosti a ukazuje se jako nezbytné najít urychleně řešení.

Již minimálně pět let upozorňuji na tuto situaci. Pokud se totiž Pardubický kraj nedohodne na trase silnice R35, která bude realizovatelná v krátkém časovém období, hrozí aktuální nebezpečí, že zvítězí projekt rozšíření stávající dálnice D1 o další pruh v celé trase. Jedná se fakticky o vybudování nové dálnice, což by vzhledem k množství investičních nákladů znamenalo, že výstavba silnice R35 bude odložena o několik let.

V minulých dnech posuzovala vláda situaci na dálnici D1. Považuje ji za neudržitelnou a proto přijala celou řadu dílčích opatření, která mají zvýšit průchodnost této silniční tepny. Zároveň také rozhodla, že alternativou a jediným koncepčním řešením je urychlení výstavby silnic D11, R35 a R43 (rychlostní komunikace: Moravská Třebová – Brno).

Vláda pověřila ministra dopravy aby v souvislosti s výstavbou silnice R35 vytvořil řídicí výbor. Zároveň schválila vláda nový rozpočet Státního fondu dopravní infrastruktury, který na zmíněné rozhodnutí reaguje. Při projednávání na vládě jsem vznesl připomínky týkající se urychlení výstavby dotčených silnic. Státní fond dopravní infrastruktury na to reagoval posílením finančních prostředků na přípravu výstavby silnice R35 a R43 a rozhodnutím posílit prostředky na dostavbu D11, na níž tak bude letos vynaloženo přes pět miliard korun. Momentálně se jedná o nejrychleji stavěnou silnici u nás. V příštím roce se předpokládá, že by mělo být postaveno dalších 3,5 miliard korun. Na moji připomínku o nutnosti urychlit výstavbu rychlostní komunikace R35 reagoval ředitel fondu Pavel Švagr konstatováním, že ještě v letošním roce urychlí přípravu výstavby té části R35, která bezprostředně navazuje na dokončovanou D11 (Sedlice – Opatovice).

Všechna tato opatření však mohou být zmařena, pokud zastupitelstvo pardubického kraje znovu nezávází svá rozhodnutí o trasování silnice R35. Stanoviska všech tří dotčených ministerstev – dopravy, životního prostředí a ministerstva pro místní rozvoj – hovoří jasně o takzvané jižní variantě. Ta totiž umožňuje prakticky bezprostřední pokračování výstavby od úseku z Opatovic, tak, že by se mohly začít stavět obchvaty Vysokého Mýta, eventuelně Litomyšle a okamžitě projektovat etapy další. Tato trasa má nespornou výhodu i v tom, že může být uváděna do provozu průběžně, nikoli najednou, jako je tomu u varianty severní. Tím je zřejmé, že její výstavba může být rychlejší a tudíž může efektivně, už i ve vystavěných částech, napomoci řešení problémů s D1.

Argumenty zastánců severní trasy, že je jí třeba stavět z důvodu ekonomických vlivů na rozvoj severu Pardubického kraje, padají v okamžiku, kdy součástí připravované trasy silnice R35 bude dálniční přivaděč v oblasti Česká Třebová – Lanškroun k jižní trase plánované silnice. Toto řešení považují za optimální. Váhání v rozhodování může mít pro Pardubický kraj, ale v důsledcích i pro celou naši republiku, katastrofální důsledky.

Mgr. Radko Martínek

Děti Země – Klub za udržitelnou dopravu: Silnici R35 u Sedlic hrozí první soudní žaloba

16. listopadu 2005 | Děti Země – Klub za udržitelnou dopravu

Autor: Miroslav Patrik, tel: 603 574 289

Krajský úřad veřejnou vyhláškou ze 14. listopadu zamítl odvolání Děti Země z Brna proti vydání stavebního povolení na dvě polní cesty v rámci výstavby křižovatky na rychlostní silnici R35 v úseku Sedlice – Opatovice. V odvolání Děti Země argumentovaly, že jim magistrát v Hradci Králové v rozporu se zákonem o ochraně přírody a krajiny písemně neoznámil zahájení tohoto stavebního řízení, takže se ho nemohly účastnit a podat své námitky. Nyní stavbě hrozí soudní žaloba a tedy další komplikace. Děti Země obdobný soudní spor vyhrály již v říjnu 2004 u dálnice D8 u Ústí nad Labem.

„Nezbývá nám, než podat žalobu, aby se celý spor s nutností posílat písemné oznámení o zahájení jakéhokoliv správního řízení ze strany magistrátu konečně do budoucna vyjasnil,“ prohlásil Miroslav Patrik z Děti Země. Jde podle něho o principiální věc, kterou nelze jen tak odbýt.

Písemné oznámení o zahájení stavebních řízení dostávají Děti Země od řady stavebních úřadů po celé zemi, včetně Ministerstva dopravy, které také stavební řízení vede jen veřejnou vyhláškou jako odbor dopravy na magistrátu v Hradci Králové.

„Domnívám se, že šance vyhrát tento soudní spor je velká, neboť už existuje řada soudních rozhodnutí ve prospěch občanských sdružení,“ uvádí dále Patrik.

Děti Země například vyhrály obdobný spor s Ministerstvem dopravy, které jim v roce 2003 také odmítalo písemně posílat informaci o zahájení stavebních řízení poštou. Ke zvratu došlo až když Městský soud v Praze v říjnu 2004 stavební povolení na tunel Panenská pro dálnici D8 u Ústí nad Labem zrušil. Jeho výstavba tak byla na několik měsíců zastavena, dokud nebylo vydáno nové stavební rozhodnutí. Stejně komplikace hrozí rovněž u silnice R35.

Další informace o stavebních řízeních na R35:

Krajský úřad Královéhradeckého kraje, odbor dopravy a SH: Ing. J. Janeček – tel. 495 052 383

Magistrát města Hradce Králové, odbor dopravy: M. Mládková, tel. 495 707 801

MF Dnes: Ambrozek: Jižní trasa silnice R35 je rychlejší

24.1.2006 | PARDUBICE | MF Dnes

Ministři české vlády to zkoušejí už rok. Marně. Politici Pardubického kraje chtějí vést silnice R35 na Moravu přes Ústeckoorlicko, třebaže podle vlády i ekologů je jižní trasa podél Svitav lacinější a byla by i dřív hotova.

Naposledy se za jižní trasu přimlouval ministr životního prostředí Libor Ambrozek, ale bez viditelného efektu.

Ministr projel se starosty a zástupci občanských sdružení po severní trase čtyřproudé rychlostní silnice mezi Zámrskem a Mohelnicí, kterou prosazují krajsí zastupitelé. Při pohledu na půlmetrovou vrstvu sněhu a údolí, které by se mělo kvůli dálnici přemostit, jen nechápavě vrtěl hlavou.

Jižní trasa je šancí pro odlehčení dálnice D1

Ambrozek při setkání podpořil jižní trasu dálnice, která by měla kopírovat silnici první třídy číslo 35 vedoucí přes Vysoké Mýto, Litomyšl a Moravskou Třebovou. „Obávám se, že technické i právní potíže na severní trase stavbu silnice R 35 významně prodlouží. To bude mít negativní důsledky pro celý dopravní systém České republiky a zejména pro přetíženou dálnici D 1. Jedinou alternativou, jak ji odlehčit, je dokončení dálnice z Prahy do Hradce Králové a silnice R 35. Jako jediné rychlé řešení vidím realizaci jižní varianty silnice R 35,“ řekl Ambrozek.

Odpůrci severní trasy Ambrozkovi tleskají

Odpůrci severní trasy silnice Ambrozkovo prohlášení vítají, ale nepovažují ho ještě za obrat ve stanovisku ministerstva životního prostředí. „Nesmíme zapomínat, že kraj má stále v ruce stanovisko, podle kterého ministerstvo životního prostředí nemá proti severní trase silnice R 35 námitky. Ambrozkovo prohlášení je pro nás signálem, že by se toto stanovisko mohlo změnit,“ uvedla Božena Štaudová ze sdružení Ochránci Údolí husiho krku v Řetově.

Zastupitelé Pardubického kraje o trase čtyřproudové silnice hlasovali už dvakrát a v nejbližších týdnech o ní budou jednat potřetí. Podle nich zatím konečné rozhodnutí nepadlo. „O budoucí trase silnice R 35 se stále jedná. Nemohu říci, jak se o ní rozhodnou ostatní krajsí zastupitelé. Já jsem při posledním projednávání hlasoval pro severní variantu. Jestli změním názor, to se rozhodnu až po tom, co uvidím všechny připomínky a stanoviska, která k pětaticítce od posledního projednávání na krajský úřad přišla,“ řekl krajský radní pro dopravu Ivo Toman.

Pardubický kraj: O trase rychlostní komunikace R35 bude jednat krajské zastupitelstvo v dubnu

15. února 2006 | Pardubický kraj

Prvního jednání Řídicího a koordinačního výboru pro výstavbu rychlostní komunikace R35 se na Ministerstvu dopravy ČR zúčastnil náměstek hejtmána zodpovědný za dopravu Ivo Toman. Byly na něm shrnuty již známé závěry a také dohodnuto sepsání memoranda, které by mohlo situaci kolem trasy R35 uklidnit.

Na jednání výboru bylo konstatováno, že první úsek silnice Sedlice - Opatovice je stavebně připraven, je zajištěno finanční krytí a letos může být zahájena jeho realizace. V úseku Opatovice - Zámrsk je územní plán kraje rozporován ze strany Ministerstva životního prostředí ČR a je nutno hledat kompromisní řešení u ptačí oblasti Komárov. V úseku Zámrsk - Staré Město (hranice kraje) trvá spor o vedení trasy mezi Pardubickým krajem a ministerstvy dopravy a životního prostředí.

"Na tomto jednání bylo domluveno, že bude připraveno memorandum mezi Pardubickým krajem a Ministerstvem dopravy ČR, které ministerstvo předloží vládě České republiky, a to ještě před dubnovým jednáním Zastupitelstva Pardubického kraje. V tomto memorandu bude ze strany ministerstva dopravy navrženo trasování R35 včetně navazující dopravní infrastruktury - především přivaděč k městům Ústí nad Orlicí a Česká Třebová - a dále finanční a časové zabezpečení. Tento návrh memoranda bude předložen i krajskému zastupitelstvu, které rozhodne buď o potvrzení současného stanoviska ve prospěch severní trasy, nebo o změně k variantě jižní," řekl náměstek hejtmána Ivo Toman s tím, že pokud nedojde ke shodě mezi krajem a ministerstvy dopravy a životního prostředí, bude problém řešit Ministerstvo pro místní rozvoj ČR, popř. vláda.

Právo: O R35 bude jasno v dubnu

17.2.2006 | PARDUBICE | Právo

Výstavbou rychlostní komunikace R35, vedoucí z Hradce Králové jihovýchodním směrem přes Pardubický kraj k moravské Mohelnici, se zabývalo v úterý první jednání Řídicího a koordinačního výboru pro výstavbu rychlostní komunikace R35.

„Na jednání, které se uskutečnilo na Ministerstvu dopravy ČR, byly shrnuty již známé závěry a také dohodnuto sepsání memoranda, které by mohlo situaci kolem trasy R35 uklidnit,“ sdělil Právu po návratu z Prahy Ivo Toman (ODS), náměstek hejtmána odpovědný za dopravu.

Na jednání výboru se konstatovalo, že první úsek silnice Sedlice-Opatovice je stavebně připraven, je zajištěno finanční krytí a letos může být zahájena jeho realizace. V úseku Opatovice nad Labem -Zámrsk je územní plán kraje rozporován ze strany Ministerstva životního prostředí ČR a je nutno hledat další kompromisní řešení u ptačí oblasti Komárov na Pardubicku. V úseku Zámrsk-Staré Město (hranice kraje) trvá spor o vedení trasy mezi Pardubickým krajem a ministerstvy dopravy a životního prostředí.

Memorandum pro vládu i zastupitelstvo

„Na tomto jednání bylo domluveno, že bude připraveno memorandum mezi Pardubickým krajem a Ministerstvem dopravy ČR, které ministerstvo předloží vládě České republiky, a to ještě před dubnovým jednáním Zastupitelstva Pardubického kraje. V tomto memorandu bude ze strany ministerstva dopravy navrženo trasování R35 včetně navazující dopravní infrastruktury - především přivaděč k městům Ústí nad Orlicí a Česká Třebová - a dále finanční a časové zabezpečení.

Tento návrh memoranda bude předložen i krajskému zastupitelstvu, které rozhodne buď o potvrzení současného stanoviska ve prospěch severní trasy, nebo o změně k variantě jižní,“ dodal Toman s tím, že pokud nedojde ke shodě mezi krajem a ministerstvy dopravy a životního prostředí, bude problém řešit Ministerstvo pro místní rozvoj ČR, popřípadě i vláda.

Děti Země - Klub za udržitelnou dopravu: Krajský soud zrušil stavební povolení na R35 u Sedlic

10. května 2006 | Děti Země - Klub za udržitelnou dopravu

Autor: Miroslav Patrik, tel: 603 574 289

Krajský soud v Hradci Králové na konci dubna vydal rozsudek, kterým na základě žaloby Děti Země proti krajskému úřadu zrušil stavební povolení na dvě polní cesty v rámci výstavby mimoúrovňové křižovatky u Sedlic jako součást nové rychlostní silnice R35. Krajský úřad a Magistrát města Hradec Králové totiž znemožnily Dětem Země se podle zákona o ochraně přírody a krajiny tohoto stavebního řízení zúčastnit. To teď začne zcela od začátku a pokud stavební práce již začaly, tak musejí být do vydání nového stavebního povolení zastaveny.

„Nic jiného jsme ani nečekali, protože už jsme se stejným problémem uspěli u dálnice D8 kolem Ústí nad Labem, kde se musela na několik měsíců výstavba jednotu tunelu zastavit,“ konstatuje Miroslav Patrik z Děti Země, který také oceňuje vydání rozsudku již za tři měsíce od podání žaloby.

Podle soudu měl magistrát před zahájením stavebního řízení poslat Dětem Země písemné oznámení, na základě něhož by se ho mohly účastnit. Magistrát ale toto oznámení vyvěsil jen na úřední desce. Krajský úřad pak i přes upozornění Děti Země na porušení zákona tento jeho postup schválil a jejich odvolání zamítnul.

Soud navíc zjistil, že obsah stavebního povolení magistrátu i zamítnutého odvolání krajským úřadem jsou vydána v rozporu se stavebním zákonem. Magistrát musí tedy stavební řízení znovu zahájit a krajský úřad Dětem Země zaplatit dva tisíce korun za soudní výlohy.

„Je zřejmé, že příslušní úředníci obou úřadů zcela odborně selhaly, přitom vina krajského úřadu je vyšší, neboť měl dostatek informací o tom, že má stavební povolení zrušit,“ uzavírá své úvahy Patrik.

Přehled událostí ve sporu o stavební povolení pro dvě polní cesty při výstavbě MÚK Sedlice na R35:

- 08. 08. 2005 = Magistrát města Hradec Králové vydává stavební povolení
- 30. 08. 2005 = Děti Země podávají odvolání ke krajskému úřadu, neboť jim byla znemožněna účast v řízení
- 08. 11. 2005 = Krajský úřad v Hradci Králové odvolání zamítá, neboť magistrát postupoval správně
- 30. 01. 2006 = Děti Země podávají žalobu, neboť byl porušen zákon o ochraně přírody a krajiny
- 20. 04. 2006 = Krajský soud v Hradci Králové žalobu uznává a nařizují stavební řízení zopakovat

Jména úředníků, kteří vydali předmětná nezákonná rozhodnutí:

Krajský úřad Královéhradeckého kraje, vedoucí odboru dopravy a SH: Ing. Jiří Novák – tel. 495 817 111

Magistrát města Hradec Králové, vedoucí odboru dopravy: Ing. Pavla Černá – tel. 495 707 801

Přehled všech vydaných tiskových zpráv ke kauze:

- Tisková zpráva z 26. 10. 2005: Stavební povolení pro R35 u Sedlice se zpozdí
- Tisková zpráva z 16. 11. 2005: Silnici R35 u Sedlic hrozí první soudní žaloba
- Tisková zpráva z 01. 02. 2006: Děti Země žalují krajský úřad v Hradci Králové
- Tisková zpráva z 10. 05. 2006: Krajský soud zrušil stavební povolení na R35 u Sedlic

Odkaz na internetové stránky o R35:

Silnice R35 na Pardubicku = <http://R35.ecn.cz>

MF Dnes: Silnice R35 rozděluje osadu na dva tábory

4.8.2006 | SUCHÁ | MF Dnes

Osm desítek obyvatel Suché se smiřuje s tím, že kolem zapadlé osady povede rychlostní komunikace R35. Už ani neprotestují. Daleko větší emoce vzbuzuje otázka, kterému konci bude silnice blíž.

Na zveřejněných mapách uvažovaných tras se totiž silnice R35 západně od Suché ve svých dvou jižních variantách rozděluje. Takzvaná Mezilehlá míří nad osadou na kopec Kozlov, ta Jižní se stáčí ke Strakovu. Zatímco jiné obce organizují protesty proti stavbě silnice v jejich blízkosti, osadu, spadající pod Litomyšl, trápí jiná potíž. R35 rozdělila obyvatele na „hornáky“ a „dolňáky“.

„Já jezdím často a na tu silnici se těším. Jestli ale bude platit Mezilehlá varianta a silnici dají támhle nad údolí, tak se vážně naštvu. To by přece byla hrůza,“ říká František Smola. Hned se ale rozesměje. „A teď se běžte zeptat na horní konec, tam vám to řeknou trochu jinak.“

Má pravdu. Majitele zdejšího hřebčína Rudolfa Skřivana zmínka o silnici rozčílí. „Ta silnice je určitě potřeba, ale tohle je hloupost. Pár křiklounů ze severu uvařilo ministři kafe, a ten hned přijde s novou variantou.“ Ze dvou zel by volil to, které je ohradám s koňmi vzdálenější. „Mně se víc zamlouvá ta Mezilehlá varianta.“

Chytneme to tak jako tak Zdeněk Brůna bydlí v půli osady a mezi oběma možnostmi váhá. „Chytneme to tak jako tak. Sem fouká hlavně od západu, takže smradu a hluku se nevyhneme.“

Přetahovaná „hornáky“ s „dolňáky“ ale přerůstá i do rodin. „Já bych asi byla radši, aby to šlo tím jihem,“ říká Jarmila Hendrychová.

Zastupitelka Suché a organizátorka petice proti stavbě, je se silnicí smířená. „Ta petice byla spíš jen tak pro formu,“ přiznává. Její manžel mává rukou. „Mně se zase zamlouvá ta trasa, co vede nad námi. Ale to je jedno. My si můžeme tak akorát psát petice. Nakonec všechno stejně rozhodnou na kraji.“

Na rozhodnutí sporu mezi zastánci Mezilehlé a Jižní varianty si v Suché budou muset ještě počkat. Ani radní z Litomyšle jim totiž podle Hendrychové nedokážou nic říct. „Minulý týden tu byla velká schůze, přijel i starosta Janeček. Jenomže ti z města řekli, že stejně nic nevědí. Nakonec se jako vždycky řešil plyn a autobusy.“

V osadě sice málokdo pochybuje o tom, že silnice povede okolo, ale jedna šance na sjednocení dvou táborů zůstává. Stále ještě může být vybrána tzv. Severní varianta. Ta by Suchou minula o několik kilometrů.

S.O.S. Český ráj: Kauza R35 přes Český ráj je stále živá

5. října 2006 | S.O.S. Český ráj, tel: 731 515 921

Zástupci koalice S.O.S. Český ráj, která již 3 roky aktivně vystupuje proti výstavbě rychlostní komunikace R35 přes Český ráj, s pomocí starostky Újezdu pod Troskami Danuše Maříkové a starostky obce Ktová Marie Drašnarové, vstoupili do jednání z obcí Boseň, která leží na trase tzv. jižní varianty komunikace R35 vedené přes Mnichovo Hradiště. Na základě tohoto jednání dne 24. 8. 2006 Obec Boseň podepsala tzv. Újezdskou smlouvu obcí Českého ráje, ve které se obce zavazují, že budou postupovat proti severním variantám rychlostní komunikace R35 vedeným mezi Kozákovem a Troskami a požadují vedení této trasy přes Mnichovo Hradiště.

„Obec Boseň v celém procesu projednávání návrhu konceptu územního plánu Libereckého kraje zasílala Libereckému krajskému úřadu písemná stanoviska, ve kterých vyjadřovala souhlas a podporu trasování rychlostní komunikace R35 právě v jižní variantě přes Mnichovo Hradiště. Tato varianta by pro obec Boseň představovala obchvat, který je již léta plánován, ale dosud na něj nebyly finanční prostředky“ uvedla Markéta Kovaříková, která se jednání za koalici S.O.S. Český ráj zúčastnila. „Koalice se bude snažit

vyjednávat po komunálních volbách i s dalšími obcemi a věříme, že budeme úspěšní" dodala Martina Pokorná z občanského sdružení S drakem rval se Michael.

Další novinky se týkají stavu projednávání konceptu územního plánu velkého územního celku Libereckého kraje:

Krajský úřad Libereckého kraje přerušil projednávání konceptu ÚP VÚC Libereckého kraje a z důvodu přijetí nového stavebního zákona se fakticky vrátil do fáze zadání. Dle nového stavebního zákona již kraje nebudou zpracovávat územní plány velkých územních celků, ale tzv. zásady územního rozvoje. V současné době je tedy projednáváno tzv. Aktualizované zadání územního plánu velkého územního celku Libereckého kraje, které by mělo splňovat, dle tvrzení krajského úřadu, náležitosti návrhu zásad územního rozvoje. "Jsme přesvědčeni, že tímto postupem Krajského úřadu Libereckého kraje je porušena platná legislativa, protože nový stavební zákon bude účinný až od 1. 1. 2007, tedy nelze v současné době, tj. již v roce 2006 činit kroky podle dosud neúčinného zákona" upozornila Markéta Kovaříková. "Navíc, a to je velice podstatné, náležitosti obsahu zásad územního rozvoje stanoví prováděcí právní předpis. Tento prováděcí předpis dosud nebyl vydán, tedy Krajský úřad Libereckého kraje nemůže tvrdit, že předkládá k projednání aktualizované zadání ÚP VÚC Libereckého kraje, které splňuje náležitosti návrhu zásad územního rozvoje, protože tyto náležitosti dosud nikdo nezná" doplnila Martina Pokorná.

Je nutné, aby i v budoucnu všichni, kterým není lhostejný osud Českého ráje, nadále věnovali problému R35 pozornost a nepřipustili zničení této oblasti.

Ochránci přírody údolí Husího krku/Ochránci přírody Končín-Sloupnice-Vilámova/Děti Země: Odpůrci severní trasy R35 přijedou na jednání zastupitelů

13. prosince 2006 | Ochránci přírody údolí Husího krku/Ochránci přírody Končín-Sloupnice-Vilámova/Děti Země

Autor: Božena Štaudová, tel: 465 585 345

Zítřejší od 14 hodin bude schvalovat územní plán kraje. Členové sedmi občanských sdružení pořádají na zítřek velkou výpravu do Pardubic na 14 hodinu, kdy začíná jednání zastupitelů Pardubického kraje. Hlavním bodem je konečné schválení návrhu územního plánu kraje s jižní trasou rychlostní silnice R35. Záměrem akce je podle organizátorů veřejně podpořit tuto variantu a zastupitele ujistit, že obyvatelé nejméně deseti obcí v trase uvažované severní varianty R35 si nenechají zničit to nejprecennější, co mají – své zdraví a životní prostředí ve svých obcích.

„Chceme se na místě přesvědčit, jak upřímně to zastupitelé s budoucností našeho kraje myslí,“ prozradil motivy pořádání výpravy předseda Ochránců přírody Končín-Sloupnice-Vilámova ze Sloupnice Jiří Černý.

Zastupitelé kraje nejprve 16. června 2005 doporučili schválit územní plán kraje se severní trasou R35. Avšak s ní nesouhlasilo Ministerstvo dopravy ve svém stanovisku z ledna 2006 a v únoru i Ministerstvo životního prostředí.

Dále bylo 4. května 2006 mezi vicehejtmanem kraje Romanem Línkem a tehdejším ministrem dopravy Milanem Šimonovským podepsáno Memorandum o spolupráci při přípravě jižní varianty R35 i s potřebnými přívaděči. Jeho dodatek, který může severní trasu R35 překvapivě ještě vrátit do hry, mají zastupitelé kraje schválit také zítřejší.

„Pokud by zastupitelé opravdu naslouchali odborníkům a svým občanům, mohl být územní plán kraje schválen již v roce 2005 a ne až teď po naší intervenci o ignorování faktů,“ myslí si předsedkyně Ochránců přírody údolí Husího krku z Řetové Božena Štaudová.

Odpůrci severní varianty R35 mohou do připravených autobusů nastoupit v 11 hodin v Řetové u kempelčičky a v 11.15 hodin ve Sloupnici na autobusových zastávkách. Příjezd do Pardubic ke krajskému úřadu je ve 13 hodin.

Výpravu příznivců jižní varianty rychlostní silnice R35 na jednání zastupitelů kraje dne 14. 12. 2006 pořádá sedm občanských sdružení, a to ve spolupráci s deseti obcemi: Ochránci přírody Končín-Sloupnice-Vilámova, Ochránci přírody katastrálního území České Heřmanice a Chotěšiny, Ochránci přírody údolí Husího krku, Zelený kohout, R35-Rybník, Občanské sdružení majitelů nemovitostí Rybník, Občanské sdružení majitelů nemovitostí Sloupnice-České Heřmanice a obce Slatina, Zálší, Podrážek, České Heřmanice, Chotěšiny, Sloupnice, Řetová, Přívrat, Česká Třebová-Lhotka a Rybník.

Příloha k tiskové zprávě ze dne 13. 12. 2006:

Program 15. jednání Zastupitelstva Pardubického kraje dne 14. 12. 2006 od 14 hodin na krajském úřadě v Pardubicích na Komenského náměstí 125.

- 1) Zahájení
- 2) Informace hejtmana a radních o činnosti
- 3) Úprava memoranda ze dne 4. 5. 2006, dodatek
- 4) Územní plán velkého územního celku Pardubického kraje
- 5) Územní plán velkého územního celku Pardubického kraje – rozhodnutí o pořízení změny
- 6) Grantová schémata Společného regionálního operačního programu
- 7) Překlenovací úvěr pro Správu a údržbu silnic Pardubického kraje
- 8) Převod CSS Pardubice na statutární město Pardubice a dodatky zřizovacích listin příspěvkových organizací v oblasti sociálních věcí
- 9) Program Zdraví 21 v podmínkách Pardubického kraje
- 10) Návrh revokace usnesení ZPk Z/84/05, Z/113/05, Z/119/05, Z/122/06, Z/172/06 – příprava změny právní formy nemocnic Pardubického kraje

- 11) Krajský plán vyrovnávání příležitostí pro občany se zdravotním postižením
- 12) Rozpočet Pardubického kraje na rok 2007
- 13) Zálžitosti rozpočtu Pardubického kraje v roce 2006
- 14) Majetkové záležitosti Pardubického kraje
- 15) Revokace usnesení Zastupitelstva Pardubického kraje
- 16) IV. hodnocení plnění usnesení ZPK
- 17) Podpora jednotkám Sborů dobrovolných hasičů obcí Pardubického kraje v roce 2006, realizace – část II.
- 18) Mimořádná dotace obcím Pardubického kraje na odstranění povodňových škod
- 19) Dopravní obslužnost Pardubického kraje
- 20) Návrh na stažení zákonodárné iniciativy Pardubického kraje - zákona o neziskových organizacích zpracovaného Asociací krajů ČR
- 21) Zálžitosti vstupu Pardubického kraje do a. s. EBA
- 22) Různé

Děti Země - Klub za udržitelnou dopravu: O silnici R35 z Hradce Králové do Úlibic se bude jednat

30. května 2007 | Děti Země - Klub za udržitelnou dopravu

Autor: Miroslav Patrik, tel: 603 574 289

Ministerstvo životního prostředí v rámci posuzování vlivů plánované rychlostní silnice R35 z Hradce Králové do Úlibic na životní prostředí svolává na čtvrtek 31. května v Hořicích v Podkrkonoší v Biografu Na Špici od 16 hodin veřejné projednání. Cílem je vyjasnit hlavní rozpory stavby, zejména zamezení negativního vlivu hluku v obcích Všešary, Milovice a Úlibice či zajištění migračních tras pro zvířata. Otázkou také je, do jaké míry trasa předurčuje její pokračování směrem na CHKO Český ráj.

„K vybrané trase silnice nemáme žádné vážné námítky, řešení některých problémů se budeme snažit dostat do podmínek připravovaného stanoviska ministerstva,“ uvedl Miroslav Patrik z Děti Země, které se přípravě rychlostní silnice R35 zabývají.

Námítky proti trase mají hlavně občané ve Všešarech a v Milovicích u Hořic, neboť se obávají nadměrných intenzit hluku, podpořili je i jejich starostové. Odborný posudek proto doporučuje, aby ve Všešarech byla zvážena dodatečná výstavba protihlukových stěn výšky 4-4,5 metrů, v Milovicích pak oddálení trasy silnice R35 směrem na východ. O eliminačních opatřeních v Úlibicích není zatím detailně rozhodnuto.

„Poněkud nás ale zarazí, že dosud není jasné, zda silnice R35 bude pokračovat severní variantou mezi oběma územími CHKO Český ráj na Turnov nebo jižní směrem na Mnichovo Hradiště, přitom trasa R35 končí v Úlibicích asi jeden a půl kilometrů za nápojným bodem pro jižní variantu,“ upozorňuje dále Patrik.

Ekologické hodnocení obou variant v rámci schvalování konceptu územního plánu Libereckého kraje nebylo loni dokončeno a o pokračování tohoto procesu nejsou známy žádné informace.

Paradoxní také je, že Ministerstvo dopravy nebylo schopné za více než jeden rok předložit Generální plán rozvoje dopravní infrastruktury (GEPARDI), který má rovněž z ekologického hlediska podle závěru zjišťovacího řízení MŽP z prosince 2005 porovnat oba koridory silnice R35 v úseku Úlibice - Turnov.

„Je to zvláštní přístup ministerstva tímto způsobem vlastně blokovat další přípravu R35,“ myslí si Patrik.

Další informace:

Obec Všešary – starosta Josef Macháček: tel. 495 458 027

Obec Milovice u Hořic – starosta Miroslav Šanda: tel. 493 698 124

Ministerstvo dopravy – náměstek ministra Jiří Hodač: tel. 2251 313 81

Odkazy na internetové stránky:

Ekologický posuzovací proces rychlostní silnice R35 Hradec Králové – Úlibice:

<http://eia.cenia.cz/eia/Intention.php?params=YToxOntzOjI6ImklJtzOjY6Ik1aUDA2MyI7fQ%3D%3D>

Informace o GEPARDI:

<http://www.gepardi.cz>

Ekologický posuzovací proces GEPARDI:

<http://www.ceu.cz/eia/sea/Koncepce/Detail.aspx?key=MZP019K>

Děti Země - Klub za udržitelnou dopravu: Začíná vyhodnocování R35 ze Starého Města do Mohelnice

7. června 2007 | Děti Země - Klub za udržitelnou dopravu

Autor: Miroslav Patrik, tel: 603 574 289

Ministerstvo životního prostředí v rámci posuzování vlivů rychlostní silnice R35 ze Starého Města v Pardubickém kraji do Mohelnice v Olomouckém kraji vydalo závěry zjišťovacího řízení. Podle nich bude podrobně vyhodnocen její vliv na krajinný ráz a na migraci živočichů, dále její vliv na hladinu hluku například v obci Maletín u Zábřehu, ve Starém Městě či v Děřichově u Moravské Třebové nebo kvalita ovzduší podél její trasy. Výsledek tohoto ekologického hodnocení bude známý asi za rok.

„Trasa silnice není podle nás v žádném vážném střetu s přírodou, dílčí problémy s hlukem v blízkosti obcí budou jistě řešitelné, rovněž je možné stavebně zajistit funkční migrační trasy pro zvěř,“ uvedl Miroslav Patrik z Děti Země, kterého spíše překvapil malý zájem veřejnosti o ekologické posuzování této silnice.

Námítky proti ní má ale například obec Maletín u Zábřehu na Olomoucku, neboť její trasa vede těsně kolem chatové oblasti Jahodnice, takže mezi lidmi panuje obava ze ztráty klidu. Bude tedy zřejmě nutné buď trasu oddálit nebo vybudovat protihlukové stěny či val. Obec také upozorňuje na to, že silnice prochází řadou míst s výskytem chráněných živočichů jako je chrástal polní či obojživelníci, takže bude nutné je ochránit.

Zásadní nesouhlas s umístěním mimoúrovňové křižovatky na R35 se silnicí II/368 z Moravské Třebové do Lanškrouna vyjádřilo Staré Město na Pardubicku. Obává se totiž nárůstu počtu automobilů jedoucích přes obec na tuto křižovatku a tedy i zvýšení emisí výfukových plynů a intenzit hluku z dopravy. Proto vedení obce požaduje její zrušení, neboť její funkci by měla zajistit plánovaná blízká křižovatka silnic R35 a R43.

Úsek silnice R35 ze Starého Města do Mohelnice je posledním v Pardubickém i Olomouckém kraji, u něhož začíná ekologické vyhodnocování jeho vlivu na životní prostředí. Měří téměř 21 kilometrů a navazuje na úsek Vysoké Mýto – Staré Město v jižní variantě přes Litomyšl délky kolem 53 kilometrů, který závěry zjišťovacího řízení od Ministerstva životního prostředí získal již v listopadu loňského roku.

Ministerstvo během dvacet dní obdrželo celkem dvacet tři vyjádření, sedm je od dotčených obcí, jedno od ekologického občanského sdružení Děti Země a zbytek od různých státních institucí.

Další informace:

Obec Maletín na Olomoucku – starosta Zdeněk Kříž: tel. 583 448 122

Obec Staré Město na Pardubicku – starostka Ludmila Lišková: tel. 461 32 315

Odkazy na internetové stránky:

Ekologický posuzovací proces rychlostní silnice R35 Staré Město – Mohelnice:

<http://eia.cenia.cz/eia/Intention.php?params=YToxOntzOjI6ImkljtzOjY6Ik1aUDE2MiI7fQ%3D%3D>

Ekologický posuzovací proces rychlostní silnice R35 Vysoké Mýto – Staré Město:

<http://eia.cenia.cz/eia/Intention.php?params=YToxOntzOjI6ImkljtzOjY6Ik1aUDEzNiI7fQ%3D%3D>

Transparency International - Česká republika, o.p.s.: TIC pořádá v Karlovicích u Turnova veřejnou diskusi o stavbě silnice R35

8. června 2007 | Transparency International - Česká republika, o.p.s.

Autor: Michal Štička, tel: 224 240 895-7

Transparency International - Česká republika (TIC), nevládní nezisková organizace zaměřující se na boj s korupcí, pořádá v úterý 12. června 2007 v Karlovicích u Turnova veřejnou debatu o výstavbě silnice R35 a problematice korupce.

Cílem debaty je jednak diskutovat problémy výstavby rychlostní komunikace R35 Českým rájem, jednak zvyšovat povědomí veřejnosti o možnostech, jak se bránit korupci. Diskutovány budou nejen právní otázky, ale především občanské postupy, které je možné v této věci uplatňovat na komunální i regionální úrovni.

„Na příkladu silnice R35 chceme občanům ukázat, že při boji s korupcí nelze pasivně čekat na zásah státu. Naopak: i jednotliví občané mohou korupci aktivně čelit,“ říká k tématu diskuse Michal Štička, vedoucí Právního protikorupčního poradenského střediska TIC. Toto středisko poskytuje bezplatnou právní pomoc osobám, které se cítí dotčeny korupčním jednáním.

Na veřejnou debatu zvou organizátoři všechny občany Českého ráje, které dané téma zajímá, zvláště pak představitele místní správy a občany působící v místních občanských sdruženích. Diskusi s občany povedou zaměstnanci a spolupracovníci TIC.

Veřejná diskuse proběhne v úterý 12. června 2007 od 17 hodin v Autokempu Sedmihorky v Karlovicích u Turnova. Finanční prostředky na debatu poskytl Trust for Civil Society in Central and Eastern Europe.

Kontakt pro média:

Michal Štička, vedoucí Právního protikorupčního poradenského střediska

Transparency International - Česká republika, o.p.s.

tel: 224 240 895-7, fax: 224 240 914

www.transparency.cz

Nevládní organizace Transparency International - Česká republika je jednou z více než 80 poboček mezinárodní sítě Transparency International. Posláním TIC je zjišťovat stav korupce v ČR a svou činností aktivně přispívat k jejímu systémovému omezení.

MF Dnes: Ptáci mohou zdržet stavbu R35

4.7.2007 | KOMÁROV | MF Dnes

Dravec moták pilich a sova kalous pustoška mohou zdržet již naplánovanou část stavby dálnice R35 z kraje na Moravu. Kvůli těmto ohroženým ptačím druhům byla u Komárova na Pardubicku vyhlášena ptačí rezervace zařazená do evropské soustavy Natura 2000. Stát podepsal smlouvu o tomto území, ale pak jej kvůli silnici nechal menší, než ornitologové navrhovali. A to se nelíbí Evropské

unii.

Minulý týden poslala Evropská komise české vládě první varování, ve kterém ji upozorňuje na nedostatky při vyhlášení ptačích oblastí. Jedna z výtek se týkala právě Komárova. „Členské státy musí neprodleně vyhlásit všechna navrhovaná území ptačími oblastmi tak, aby jejich síť byla kompletní a poskytla účinnou ochranu stěhovavým a ohroženým druhům ptáků,“ uvedl komisař pro životní prostředí Stavros Dimas.

Pokud budou evropské instituce trvat na změně hranic ptačí rezervace Komárov, znamenalo by to další zdlouhavé vyjednávání a odklad výstavby čtyřproudové silnice R35, která má spojit kraj s Moravou. „Musela by se znovu vytyčit ptačí oblast a nalézt jiná trasa silnice. Dojednat současný stav nám zabralo skoro dva roky a jednání o nové trase by určitě narazilo přinejmenším na stejné komplikace,“ řekl vedoucí oddělení územního plánování Pardubického kraje Bohumil Burdych.

Podle ornitologů bude muset Česká republika při jednáních s Evropskou komisí o návratu hranic ptačí oblasti na původně navrhované místo ustoupit. Eurokomisaři se totiž v otázkách životního prostředí řídí pouze odbornými stanovisky a je málo pravděpodobné, že by přistoupili na kompromis.

Ptáci mohou zdržet dálnici

Pokud Česká republika evropské požadavky nesplní, bude následovat druhé varování a po něm žaloba. „Evropská komise většinu svých žalob v otázkách ochrany přírody vyhrává a postihy jsou velice citelné. Může jít o 15 až 100 tisíc eur za každý den, kdy ochrana cenného území neodpovídá dohodnutým požadavkům. Komise může přistoupit i k pozastavení finanční pomoci ze strukturálních fondů,“ vysvětlil David Lacina z České společnosti ornitologické, která s Evropskou komisí spolupracuje.

Varování od evropských komisařů však nebylo dosud na ministerstvo životního prostředí doručeno. Ministerstvo tak zatím o změně hranic ptačí rezervace u Komárova neuvažuje. „O varování víme, ale ne oficiálně, protože jsme ho zatím nedostali. Jsme ale přesvědčeni, že Komárov i další již vyhlášené ptačí oblasti systému Natura 2000 odpovídají předepsaným kritériím pro výběr ptačích oblastí a ty svou rozlohou zajišťují dostatečně ochranu evropsky významných druhů, které v nich žijí,“ řekl tiskový mluvčí ministerstva Jakub Kašpar.

Regionální mutace | Mladá fronta DNES - Pardubický kraj

Děti Země: Kvůli R35 rozhodly soudy dvakrát ve prospěch Děti Země

19. července 2007 | Děti Země

Autor: Miroslav Patrik, tel: 603 574 289

Téměř dva roky soudních řízení trvalo některým úředníkům krajského úřadu v Hradci Králové než pochopili, že Děti Země měly být v létě roku 2005 účastníky stavebního řízení pro dvě přeložky polních cest v rámci výstavby křižovatky pro silnici R35 u Sedlic. Nejvyšší správní soud nyní definitivně o celé kauze rozhodl, neboť zamítnul krajskému úřadu jeho kasační stížnost. Úřad totiž nechtěl akceptovat rozsudek Krajského soudu v Hradci Králové, který potvrdil jeho nezákonné rozhodování.

„Nic jiného jsme ani neočekávali, protože takových sporů s nepřístupnými úředníky bylo v minulosti už několik. Škoda jen, že tento jejich vrchnostenský přístup zbytečně zatížil naši i jejich kapacitu, snad ale oba rozsudky změni jejich pocit neomylnosti,“ prohlásil Miroslav Patrik z Děti Země.

Celou tuto „nešťastnou“ kauzu začal hradecký magistrát, který v červnu 2005 zahájil stavební řízení, aniž podle zákona o ochraně přírody a krajiny o tom písemně Děti Země uvědomil. Ty se tak nemohly řízení zúčastnit a nepomohlo jim ani odvolání ke krajskému úřadu s předloženými důkazy řady soudních rozsudků.

„Krajský úřad chtěl zřejmě za každou cenu krýt magistrát bez ohledu na to, zda se porušují zákony či ne. Museli jsme tedy podat žalobu, kterou soud už za tři měsíce uznal za oprávněnou a oběma úřadům zrušil jejich nezákonná rozhodnutí, tzn. stavební povolení na ty dvě přeložky,“ popisuje další fáze sporu Patrik.

Tím mohlo být vše ukončeno, ale krajský úřad nelenil a podal loni v květnu kasační stížnost k Nejvyššímu správnímu soudu. Ten jí však po právu zamítnul a potvrdil předchozí rozsudek. Po dvou soudních proher krajského úřadu by tak mohlo být nové stavební řízení znovu zahájeno, a to i za účasti Děti Země.

„Ředitelce krajského úřadu jsme ještě poslali dopis s dotazem, zda příslušní úředníci budou nějakým kárným či finančním způsobem za své nezákonné jednání postiženi. Mohli by třeba ve svém volnu absolvovat právní školení i s psychologickými prvky, jak asertivně pohlížet na občanská sdružení,“ dodává Patrik.

Přehled událostí ve sporu o stavební povolení pro dvě polní cesty při výstavbě MÚK Sedlice na R35:

- 08. 08. 2005 = Magistrát města Hradec Králové vydává stavební povolení
- 30. 08. 2005 = Děti Země podávají odvolání ke krajskému úřadu, neboť jim byla znemožněna účast v řízení
- 08. 11. 2005 = Krajský úřad v Hradci Králové odvolání zamítá
- 30. 01. 2006 = Děti Země podávají soudní žalobu
- 20. 04. 2006 = Krajský soud v Hradci Králové žalobu uznává, ruší obě rozhodnutí a nařizují nové řízení
- 10. 05. 2006 = Krajský úřad v Hradci Králové podává kasační stížnost
- 31. 05. 2007 = Nejvyšší správní soud v Brně stížnost zamítá a rozsudek krajského soudu potvrzuje

Jména úředníků, kteří se negativně podíleli na celém sporu:

Krajský úřad Královéhradeckého kraje, Odbor dopravy a SH: Mgr. Jana Křížová – tel. 495 052 381
Krajský úřad Královéhradeckého kraje, Odbor dopravy a SH: Ing. Jan Mareček – tel. 495 052 383
Krajský úřad Královéhradeckého kraje, vedoucí Odboru dopravy a SH: Ing. Jiří Novák – tel. 495 052 255

Další informace o kauze:

Krajský úřad Královéhradeckého kraje, Ředitelka krajského úřadu: JUDr. Ivana Křečková – tel. 495 817 280

Jablonecký deník

5.9.2007

Nabízí nejlepší variantu

ŽELEZNOBRODSKO - Rychlostní komunikace R 35 vyvolává debaty na Turnovsku, může zasáhnout i Jablonecko a Semilsko. Již na začátku roku se shodli hejtmani dotčených krajů na urychlení výstavby rychlostní komunikace R35.

Koalice obcí a občanských sdružení S. O. S. Český ráj pořádá pochody proti výstavbě R35 přes chráněné území. K takzvané superseverní variantě, kterou podporuje i Město Železný Brod, se koalice staví jako k jedné z méně škodlivých.

„Podle našeho uvážení by tato varianta nejméně poškodila Český ráj,“ uvedl Václav Horáček, starosta Železného Brodu, který byl zastupitelstvem města již 27. června letošního roku pověřen jednáním na Krajském úřadě k rozpracování superseverní varianty. Podle jeho slov by se komunikace města nedotkla, procházela by katastrem obce Líšný. „A zcela určitě by tato komunikace zlepšila i možnosti cestování za prací,“ dodal Horáček.

Zastupitelstvo obce Líšný nebylo zatím o superseverní variantě informováno. „Bohužel, nic nevím, budu se dotazovat,“ řekl Jiří Mikeš, starosta Líšného. Ani starosta Malé Skály Jiří Nejedlo nic netuší. „Pokud by varianta zasáhla obec, moc by se nám to nelíbilo,“ uvedl Jiří Nejedlo.

Superseverní varianta znamená pro Český ráj menší zlo, patří však k těm nejdražším řešením.

https://jablonecky.denik.cz/zpravy_region/r35_super_varianta20070904.html

Hradecký deník

17.9.2007

Občanské protesty na východě Čech jsou úspěšné jen zčásti

HRADEC KRÁLOVÉ - Východočechům se většinou daří jen odložit kontroverzní rozhodnutí na později

Hlas lidu, hlas boží. Ve skutečnosti mělo však málo protestů Východočechů takový úspěch, jako čtvrtetní boj studentů a učitelů o zachování gymnázia v Úpici.

S nápisy nad hlavami přišli demonstrovat přímo na jednání královéhradeckého krajského zastupitelstva, které mělo rozhodnout o zrušení školy a jejím sloučení s gymnáziem v Trutnově. Lidé si vynutili, že o kontroverzním bodu se ani nehlasovalo. Bod se bude řešit až za rok.

„Sloučení bylo nedostatečně projednáno. Nyní má škola minimálně rok, aby potvrdila, že studenti mají o studium zájem,“ řekl krajský radní za školství Zdeněk Kraus.

Sever proti jihu

Mnohem větší pozornost ale vzbudily v minulém roce demonstrace obyvatel Českořebovska proti plánované dálnici R35, která má protnout tamní krajinu. Silnice spojí Hradec Králové s Olomoucí a bude alternativou k dálnici D1.

Dav převlečený za bojovné husity demonstroval proti stavbě dálnice jak v České Třebové, tak „pohrozil“ svou silou i v samotných Pardubicích, kde o trase R35 jednali krajští zastupitelé. „Zastupitelé situaci zbytečně komplikují. Silnice se musí stavět rychle, nebo se také může stát, že nebude vůbec,“ řekl nedávno Deníku Jiří Černý z občanského sdružení, které bojuje na jinou trasu silnice. Jenže tato druhá, tzv. jižní varianta, má už také své odpůrce. A i tady proto není vyhráno. Otevřené jsou stále obě dvě trasy.

Ať žije Anička!

Obyvatele Hradce Králové zase vyhnal letos do ulic boj za zachování vily Aničky, kterou chce její majitel, pojišťovna Generali, zbourat. A i zde byl úspěch pouze částečný: Ministerstvo kultury obnovilo správný řízení ohledně zapsání objektu na seznam chráněných památek. Ortel bude vyneseno v nejbližších týdnech.

MF Dnes: Vláda dala kraji nůž na krk

4.10.2007 | PARDUBICE | MF Dnes

Ještě před pár dny se zdálo, že pro vládu není nic důležitějšího než čtyřproudová silnice z východních Čech do Mohelnice. Jenže teď ministři kvůli hádkám krajských zastupitelů vyškrtili klíčovou silnici ze svých plánů a nikdo netuší, co se bude dít dál.

Krajští radní až dosud tvrdili, že první část silnice od Opatovic k Vysokému Mýtu se začne stavět co nejdříve.

Vláda ale s budováním po částech nepočítá. Kandidát ČSSD na hejtmana poslanec Radko Martínek to považuje za selhání vedení kraje. „Je to neuvěřitelná věc, jinde se všichni tlačí, aby se začala stavět silnice právě u nich. Vláda by stavbu podporovala, našly by se na to peníze, ale Pardubický kraj není připraven. Už je jasné, že dříve než v roce 2015 se stavět nezačne,“ řekl kandidát ČSSD na hejtmana poslanec Radko Martínek.

A co říká na kritiku vedení kraje? „Na to já odpovídám, že v prvním kvartálu příštího roku bude trasa silnice jasná a už se nebude moci nikdo na nic vymlouvat,“ řekl náměstek hejtmana Ivo Toman. Zastánci jižní trasy si stěžují na vládu i na kraj. Předsedkyně sdružení Ochránci přírody údolí Husiho krku Božena Štaudová tvrdí, že se kraj musí proti rozhodnutí vlády odsunout stavbu silnice

bránit. „Kupodivu tuto pro stát důležitou liniovou dopravní stavbu nezdržují tentokrát žádní aktivisté, ale sami státní úředníci, jimi řízení silničáři a nakonec i překvapení krajsí radní,“ uvedla Štaudová.

Nejdříve to vypadalo, že ve hře o silnici R35 nemohou politici Pardubického kraje prohrát. Dálnice D1 je přetížená a pomocí jí může jen otevření silnice R35 z Opatovic do Mohelnice. A tak krajsí radní rozhodnutí o trase oddalovali a kladli se další podmínky.

Nyní silnici vláda poslala k ledu. A dala tak krajským zastupitelům nůž na krk: Pokud neschválíte definitivní trasu R35, nevidíte ani korunu! „Samozřejmě se snažíme vyvinout určitý tlak,“ řekl mluvčí ministerstva dopravy Karel Hanzelka.

Krejza: R35 se vrátí do dlouhodobých výhledů

Politici v kraji zatím nevědí, zda je vláda skutečně schopna stavbu klíčové dálnice odložit. Například starosta Vysokého Mýta Martin Krejza tomu nevěří. „Pokud dojde v dohledné době k dohodě o nějaké definitivní trase alespoň po Litomyšli, věřím, že se R35 vrátí do dlouhodobých výhledů. Bez této silnice to stejně nejde,“ řekl Krejza.

Hanzelka připouští, že na silnici R35 se může začít rychle pracovat, stavbu je podle něj možné zaplatit z peněz Evropské unie nebo ze soukromých prostředků. „Chceme stavět souvislé úseky, které na sebe pokud možno navazují,“ řekl.

Výstavba celé silnice R35 najednou ale naráží na problém. Kvůli sporům politiků nemůže být ani řeči o tom, že bude celá trasa v dohledné době pro stavbu připravena.

Regionální mutace | Mladá fronta DNES - Pardubický kraj

Hradecký deník

5.10.2007

R35 bude, dušuje se vylekaný kraj

PARDUBICKÝ KRAJ - Teprve deset dní poté, co Deník jako první informoval o zastavení příprav stavby hlavní krajské magistrály R35, se krajsí radní začali chytat za hlavu.

Výškrtnutí potřebné dálnice ze seznamu státních priorit do roku 2013 je podle vicehejtmana Romana Líka „nedorozumění“.

A krajský náměstek pro dopravu Ivo Toman se zase dušuje, že čtýřměsíční zdržení se stanovením pevné trasy dálnice přece nemůže nic znamenat. Právě kvůli průtahům ovšem vláda R35 ze seznamu vyškrtla.

„Tři měsíce zdržení přece nemůže tak významnou stavbu ovlivnit. Tak dlouhý, stokilometrový úsek by se stejně nemohlo ani technicky stihnout dokončit do roku 2013,“ tvrdil Toman Deníku.

Vláda vyškrtla R35 z plánovaných staveb z Hradce přes Vysoké Mýto na Mohelnicu a Olomouc kvůli nejasnostem s trasou silnice. Zatímco stát, ekologové i většina obyvatel upřednostňují jižní variantu kopírující současnou státovku na Svitavy, kraj neustále koketuje se severní trasou přes kopcovité Orlickoústecko.

A nechal si k ní zadní vrátka i v jinak hotovém územním plánu. Otálení kraj ovšem stálo daň nejvyšší. Nemáte plán, nebude dálnice, vzkázala nyní vláda.

Kraj teď tvrdí, že vládě definitivně potvrdí jižní trasu v únoru. Čeká prý jen na souhlas „odborné expertizy“, kterou si raději nechal vypracovat. „To přece nemůže být pozdě,“ dušuje se Toman.

https://hradecky.denik.cz/zpravy_region/r20071005.html

Hradecký deník

7.10.2007

Kdyby Hitler vyhrál u Stalingradu, dálnice by už stála

VÝCHODNÍ ČECHY - Pro čtyřproudou magistrálu z Pardubic do Brna, která je nyní jen na papíře, jsou u Moravské Třebové dodnes patrné od války hotové dálniční násypy a mosty.

Vypadá to jako černý humor. Jenže historie takové paradoxy nabízí. Kdyby Hitler vyhrál válku, nebo kdyby začal v bývalém protektorátu stavět dálnice o pár měsíců dřív, současné problémy s přečpanými státovkami ve východních Čechách bychom vůbec neřešili.

Libišany u Hradce Králové na sjezdu z dálnice D11 by byly tichou klidnou vesnicí. Z Moravské Třebové, dnes postižené vysokou nezaměstnaností, by bylo vzkvétající průmyslové centrum na křižovatce dálnic. A Brno by s Pardubickým krajem spojovala čtyřproudá panelová dálnice, jak vystřižená z někdejší NDR

U Jevíčka na Moravskotřebovsku jsou stále v terénu patrné hotové dálniční mosty a násypy, které nechal Hitler postavit. A jedna z ulic v brněnské Bystrci se dodnes jmenuje „Stará dálnice“. Dál se Hitler nedostal.

Válka se nevyvíjela podle jeho představ a výstavba dálnice na Brno, dnes v plánech zanesená jako R43, byla zastavena. „Kdyby Hitler neměl problémy v bitvě u Stalingradu, dálnice by se koladovala v roce 1943,“ posteskl si včera žertem náměstek pardubického hejtmana odpovědný za dopravu Ivo Toman.

Výstavba R43 před deseti dny totiž vypadla ze seznamu vládních priorit do roku 2013. Stejně jako druhá potřebná magistrála kraje, R35. Ta měla vést z Liberce kolem Hradce Králové a Pardubic přes Vysoké Mýto dál na Olomouc. Právě u Moravské Třebové se z ní má odpojit R43.

Silnici R35 vláda vyškrtla z prostého důvodu: Pardubický kraj jí nebyl schopen včas předložit definitivní trasu R35. Kraj se totiž brání všeobecné shodě na tzv. jižní variantě kolem Svitav a koketuje s kontroverzní trasou přes kopcovité Orlickoústecko. **A stát**

nyní vzkázal: nemáte jasný územní plán, nebude dálnice.

Jistá je tak jen výstavba čtyř kilometrů R35 od dálnice D11 u Libišan do Opatovic nad Labem. Tam bude ukončena obřím kruhovým objezdem se sjezdy na obě krajská města. Hotovo tu bude v roce 2009.
https://hradecky.denik.cz/zpravy_region/dalnice_vystavba_20071006.html

Hradecký deník

17.10.2007

Silnice R35 by se měla v Pardubickém kraji stavět do pěti let

VÝCHODNÍ ČECHY - Výstavba rychlostní silnice R35 na území Pardubického kraje by se měla pohnout z mrtvého bodu.

Po středním jednání na ministerstvu dopravy získali představitelé kraje příslib až 50 milionů korun na přípravu stavby. Budovat by se mělo začít nejpozději do pěti let, informovala mluvčí Pardubického kraje Kateřina Nohavová.

Výstavba silnice, která má spojit Liberec přes území Královéhradeckého a Pardubického kraje s Moravou a odlehčit přetížené dálnici z Prahy do Brna, neočekávaně vypadla z vládního plánu dopravních staveb připravovaných do roku 2013. Ministerstvo dopravy tento krok odůvodňovalo tím, že o trase silnice není definitivně rozhodnuto.

"Jednali jsme s náměstkem ministra dopravy Jiřím Hodačem o nutnosti výstavby rychlostní komunikace R35 směrem na Moravu. Bylo nám přislíbeno, že silnice bude rozestavěna ještě před rokem 2013. Pokud ustálíme územní plán Pardubického kraje, bude se problematikou zabývat vláda České republiky a už v roce 2008 uvolní na přípravu stavby až 50 milionů korun," uvedl náměstek hejtmána Pardubického kraje Roman Línek.

Územní plán kraje včetně vedení komunikace R35 takzvanou jižní trasou schválilo zastupitelstvo kraje v prosinci loňského roku, zároveň ale také odhlasovali, že kraj zadá studii pro další hledání optimální varianty silnice od Vysokého Mýta na Moravu. Podle Líňka by mělo být do konce roku jasné, zda zůstane schválená trasa beze změn či zda se bude lokálně posouvat na sever či jih.

https://hradecky.denik.cz/zpravy_region/silnice20071017.html

MF Dnes: Línek tvrdí, že na R35 mohou být peníze už za rok

19.10.2007 | PARDUBICE | MF Dnes

Rychlostní silnici R35 z východních Čech na Moravu, kterou vláda nezahrnula do plánovaných staveb do roku 2013, má podle vedení kraje stále šanci.

Vicehejtman Pardubického kraje Roman Línek a náměstek hejtmána pro dopravu Ivo Toman o silnici jednali na ministerstvu dopravy.

„Bylo nám přislíbeno, že silnice bude rozestavěna ještě před rokem 2013. Další dobrá zpráva je, že pokud ustálíme územní plán Pardubického kraje, bude se problematikou zabývat vláda České republiky a už v roce 2008 uvolní na přípravu stavby až 50 milionů korun,“ řekl Línek. Ten slibuje, že do konce roku bude jasné, kudy silnice povede.

V prosinci loňského roku schválili zastupitelé kraje územní plán včetně vedení komunikace R35 takzvanou jižní trasou. Jenže vzápětí radní oznámili, že trasu dálnice budou ještě v příštích letech měnit.

O tom ale už nemluví. Právě naopak. Poté, co vláda dala najevo, že chce konečně znát trasu dálnice, krajští politici spěchají. V těchto dnech odborná firma posuzuje neoptimálnější variantu vedení silnice od Vysokého Mýta dále.

„Do konce letošního roku bude jasno, zda zůstane schválena trasa beze změn či zda se bude posouvat místo na sever či jih. Takže přípravě R35 už nic bránit nemůže a nebude,“ dodal Línek.

Zástupci kraje si pochvalují, že ohrožena není stavba křižovatky u Opatovic. „Důležitá pro nás byla i informace, že křižovatka v Opatovicích bude postavena v plném rozsahu, tedy včetně třetího patra s napojením na trasu R35,“ řekl Toman. Do konce roku by měl náměstek ministra dopravy Jiří Hodač navštívit Pardubický kraj. Chce se prý osobně seznámit s problematikou silnice R35.

Regionální mutace | Mladá fronta DNES - pardubický kraj

MF Dnes: R35: Sever má bod navíc

23.10.2007 | PARDUBICE | MF Dnes

Severní varianta plánované dálnice R35 na Moravu je podle předběžných výsledků nejnovější studie výhodnější. Odborná firma má sice lhůtu na posouzení tras do konce roku, už teď je ale jasné, že sever „vede“.

„Každé tři neděle se scházíme s lidmi z této firmy. Z hlediska životního prostředí jsou obě trasy srovnatelné. Vezmeme-li v úvahu jen dopravní a ekonomické aspekty, vychází mírně lépe severní varianta,“ říká Karel Horníček z Ředitelství silnic a dálnic Praha. Vysvětluje to tím, že v plánované jižní trase je dlouhý a investičně nákladný tunel pod Mladějovským vrchem.

Petr Košan, vedoucí projektu z firmy, která studii zpracovává, je opatrný a k variantám se nechce vyjadřovat. „Jsme ve fázi, kdy se varianty hodnotí jako takové, kromě těch stávajících navrhuje i nové mezivarianty,“ vysvětluje Košan.

Jiná varianta než schválený jih stavbu R35 zdrží

Zastupitelé po nekonečných dohadách v prosinci loňského roku schválili v územním plánu kraje jižní trasu komunikace R35. Nyní opět váhají. Nicméně do jara musí schválit definitivní podobu trasy. Kdyby se ovšem rozhodli pro tu severní, znamenalo by to další velké průtahy a termín stavby by zdaleka nestihli.

„Když zjistíme, že úprava trasy bude komplikující, dá se asi přednost současné trase,“ tvrdí krajský radní zodpovědný za dopravu Ivo Toman.

Znamená to tedy, že je studie zbytečná? Podle Tomana je možné provést drobné úpravy. „Do konce roku bude jasno, zda zůstane schválena trasa beze změn, či zda se bude posouvat místně na sever nebo na jih,“ říká Toman.

Vicehejtman Línek prosil za silnici i u premiéra

R35 by se měla na území kraje začít stavět do pěti let. O minulém víkendu se vicehejtman Roman Línek setkal s premiérem Mirkem Topolánkem a ministrem pro místní rozvoj Jiřím Čunkem. „Shodli jsme se na tom, že silnice R35 je klíčová nejen pro Pardubický kraj, ale pro celou Českou republiku. Oba představitelé vlády mi slíbili podporu zahájení výstavby této komunikace ještě před rokem 2013,“ řekl Línek.

Minulou středu také Línek s Tomanem diskutovali o R35 na ministerstvu dopravy. „I zde nám bylo přislíbeno, že silnice bude rozestavěna před rokem 2013,“ dodal Línek.

Oba si také pochvalují, že ohrožena není stavba křižovatky u Opatovic. „Důležitá pro nás byla i informace, že křižovatka v Opatovicích bude postavena v plném rozsahu, tedy včetně třetího patra s napojením na trasu R35,“ řekl Toman.

Regionální mutace | Mladá fronta DNES - pardubický kraj

Hradecký deník

13.11.2007

Peníze na přípravu R35 by měly být příští rok

VÝCHODNÍ ČECHY - Peníze na přípravu rychlostní komunikace R35, která by propojila Pardubický kraj s Moravou, uvolní stát v příštím roce. R35 původně ve vládním plánu dopravních staveb před rokem 2009 nebyla.

O příslibu peněz písemně informoval prvního náměstka hejtmana Romana Línea ministr dopravy Aleš Řebíček.

"Ministr Řebíček v dopise přislíbil uvolnění částky 50 až 100 milionů korun na přípravu stavby ještě v roce 2008, a to v rámci rozpočtového opatření," uvedl Roman Línek.

Aby stát peníze uvolnil, kraj musí určit koridor mezi Zámrskem a Moravskou Třebovou. Kraj podmínku splní, řekl Línek.

V současné době odborná firma prověřuje a optimalizuje nejvhodnější trasu rychlostní komunikace. Studie bude hotová do konce letošního roku. Línek předpokládá, že nejpozději v prvním čtvrtletí příštího roku krajské zastupitelstvo projedná a schválí definitivní trasování R35 v Pardubickém kraji, uvedl Línek.

Krajské zastupitelstvo schválilo loni v prosinci vedení komunikace R35 takzvanou jižní trasou, zároveň ale také zastupitelé odhlasovali, že kraj zadá studii pro další hledání optimální varianty silnice od Vysokého Mýta na Moravu. Do konce roku bude tedy jasné, zda zůstane schválená trasa beze změn, či zda se bude lokálně posouvat na sever či jih. Silnice by se měla budovat do pěti let.

https://hradecky.denik.cz/zpravy_region/r3520071113.html

Hradecký deník

23.1.2008

Rozhodnuto: R35 povede jižní variantou

Východní Čechy - Kontroverzní dálnice z Hradce do Olomouce povede nejspíš kolem Svitav. Doporučila to včera dopravní studie, na jejíž výsledky se nejvíc čekalo.

Hlas odborníků, hlas boží

Anebo také jinak. Odpůrci severní varianty čtyřproudovky na Moravu, převlečení při svých demonstracích za husity, vyhráli.

Dopravní studie renomované firmy Sudop jim dala za pravdu. Doporučila vést rychlostní silnici R35 mezi Vysokým Mýtem a Moravskou Třebovou jižní variantou, kopírující dnešní státovku kolem Litomyšle a Svitav.

Ana výsledky této studie Pardubický kraj čekal jako na arbitra několikaletých sporů o trasu silnice. V případě, že by Sudop doporučila severní variantu přes kopcovité Orlickoústecko, licitovalo by se dál. Takhle ale zpráva potvrdila předcházející stanovisko Pardubického kraje.


„Studie byla jakýmsi auditem posledního rozhodnutí krajského zastupitelstva, které vloni územním plánu schválilo trasování tzv. jižní variantou,“ řekl vicehejtman Roman Línek.

Jižní varianta zvítězila hlavně po zvážení dopadů obou variant na životní prostředí a obyvatelstvo. V ostatních kritériích výsledek tak jednoznačný nebyl. Sudop zvažoval 14 možných kombinací tras.

Jižní variantu musí ještě posvětit krajský zastupitelé, zde se ale nepředpokládají problémy.

Hradecký deník: R35: Trasa je jasná, boj bude o přivaděče

5.2.2008 | HRADEC KRÁLOVÉ | Hradecký deník

Pardubický kraj schválil jižní variantu silnice R35. Na serveru Hradecký deník. ...zobrazit původní článek 

R35: Trasa je jasná, boj bude o přivaděče

Kamil Dubský

Východní Čechy - Deník získal studii firmy Sudop Praha, a. s., která potvrdila jižní variantu rychlostní silnice schválenou Pardubickým krajem

ižní varianta plánované dálnice R35 na moravu neztvrdila nad severní „o chlup“, ale na plné čáře.

Ze čtrnácti variant, které analyzovali odborníci z renomované firmy Sudop Praha, vyšla severní varianta jako suverénně nejhorší. Mnohem lépe vyšly z hodnocení dokonce i různé kompromisní varianty.

Vyplývá to z detailních závěrů studie firmy Sudop, které má redakce k dispozici.

„Provedená multikriteriální analýza jednoznačně ukazuje, že varianty jižního scénáře jsou optimálním řešením vedení koridoru R35 vymezeným územím,“ píše se ve zprávě.

Jablkem sváru byla trasa mezi Vysokým Mýtem a Moravskou Třebovou. Kraj původně tlačil severní variantu přes kopcovité Orlickoústecko, po bouřích nevole ze všech stran se však přiklonil k jižní variantě, kopírující dnešní státovku kolem Litomyšle a Svitav. A studie, kterou Sudopu kraj zadal, ji potvrdila.

Proti severní variantě protestovali nejen ekologové a ministerstva dopravy a životního prostředí, ale i sami obyvatelé. Na demonstrace před krajský úřad přijížděli oblečení za husity.

Proti jižní variantě byl odpor podstatně slabší.

Zatímco dvě uvažované severní varianty dosáhly v analýze pouze 40 bodů, ostatních 12 tras nešlo pod šedesát bodů.

„Nejlépe byla vyhodnocena varianta kopírující trasu dle platného územního plánu Pardubického kraje, vyjma průchodu katastrálním územím Cerekvice nad Loučnou,“ píše se v analýze.

V Cerekvici jde však pouze o to, jestli má R35 obejít vesnici zleva, či zprava. „Přínosy varianty s jižním obchvatem Cerekvice ale nelze považovat za tak zásadní a směřovat, aby bylo možné doporučit přehodnocení územně-plánovací dokumentace kraje,“ dodává studie.

Kraj už včera jasně řekl: povedeme R35 původně plánovanou trasou severně od Cerekvice. „Není čas měnit schválený územní plán, je potřeba, aby už byla zahájena příprava stavby,“ řekl včera krajský radní odpovědný za dopravu Ivo Toman.

Koridor je jasný, začíná tedy už jen licitování o přesné trasy slíbených přivaděčů k Chocni a Žamberku, respektive u druhého přivaděče k České Třebové a Ústí nad Orlicí.

Jedenapadesát kilometrů dlouhá sporná čtyřproudovka z Vysokého Mýta k Moravské Třebové by měla podle optimistických scénářů být v provozu v roce 2016. Stát bude 30 miliard korun

Co studie Sudopu doporučila

– změnit polohy některých dálničních křižovatek (ochrana obyvatel)

– dále analyzovat optimální trasy přivaděčů k R35, především spojnice Litomyšl – Dlouhá Třebová (alternativní trasy u obce Přívrat) a Zámorsk – Chocně – Žamberk (návrh změny trasy kolem Českých Libchav) a zlepšit napojení Lanškrouna na R35 (zde je dokonce několik navrhovaných tras)

Jaké jsou slabiny schválené varianty

– Dlouhý, investičně i provozně nákladný Dětrichovský tunel (cca 4,7 km)

– Úseky s nevyhovující kvalitou dopravy (velká hustota dopravy)

– Nedostatečné napojení města Lanškrouna na R35

– neexistence náhradní objízdné trasy

https://hradecky.denik.cz/zpravy_region/r35_20080205.html

Děti Země: Zastánci jižní varianty R35 přijedou na zastupitelstvo kraje

21. února 2008 | Děti Země

Autor: Miroslav Patrik, tel: 603 574 289

Trasy a parametry přivaděčů mohou být posledním oříškem

Zástupci občanských sdružení a obyvatelé obcí v trase ještě nedávno uvažované severní varianty silnice R35 ze Sloupnice, Řetové a další se dnes sjedou na jednání zastupitelů Pardubického kraje (začátek je ve 14 hodin), neboť mají potvrdit jižní koridor této silnice v územním plánu kraje.

Jednání se zúčastní i Děti Země z Brna, které více než čtyři roky tento koridor preferovaly a také se aktivně zapojily do schvalování územního plánu. Setkání téměř třicítky aktivistů bude mít i pracovní charakter.

„Jednak si chceme vyslechnout názory zastupitelů k vítězné variantě R35 a jednak se domluvit na dalším postupu, neboť nyní by naplno mělo začít posuzování vlivů této silnice na životní prostředí, které začalo v polovině roku 2006 a bylo přerušeno,“ uvedl

Miroslav Patrik z Děti Země důvody své návštěvy Pardubic.

Jižní koridor R35 v základní trase podle schváleného územního plánu kraje z prosince 2006 byl vybrán jako nejhodnější ze čtrnácti posuzovaných variant multikriteriální analýzou společnosti SUDOP Praha, a. s., v níž nejvyšší váhu měl vliv na životní prostředí a zdraví obyvatel (kolem 35 %).

„Tato analýza sice potvrdila výsledky předchozích odborných studií, které doporučily jižní variantu R35, ale aspoň lze zpětně ocenit, že zpracovatelská firma mohla k hodnocení přizvat i občanská sdružení jako jsou Děti Země a že celé hodnocení bylo vedeno korektně bez nějakých excesů,“ prohlásil dále Patrik.

Podle něho bude teď nutné v rámci posuzování vlivů na životní prostředí posoudit možnosti dílčích změn trasy jižního koridoru a také trasy a parametry přivaděčů. Sporným se zatím jeví z Ústí nad Orlicí, neboť je snaha ho pojmout dopravně velkoryse jako čtyřpruhovou kapacitní silnici, nikoliv jako dvoupruhovou přeložku silnice II/360 šířky 11,5 metrů a pro rychlost aut 70 km/h.

Přehled hlavních událostí při schvalování silnice R35:

- 21. 03. 2006 = schválení Memoranda o silnici R35 mezi Ministerstvem dopravy a Pardubickým krajem
- 12. 04. 2006 = schválení jižní varianty rychlostní silnice R35 v Pardubickém kraji českou vládou
- 04. 05. 2006 = podepsání Memoranda vícehejtmanem Romanem Línkem a ministrem dopravy Milanem Šimonovským
- 14. 12. 2006 = schválení návrhu ÚP VÚC Pardubického kraje zastupiteli s jižní variantou R35
- 10. 08. 2007 = zahájení prací na multikriteriální analýze 14 variant silnice R35 firmou SUDOP PRAHA, a. s.
- 23. 01. 2008 = zveřejnění výsledků analýzy s vítěznou jižní variantou J1

Hradecký deník

22.2.2008

Definitivně potvrzeno: Dálnice R35 povede jihem

Východní Čechy - Pardubické krajské zastupitelstvo ve čtvrtek schválilo jižní variantu rychlostní čtyřpruhové silnice Z Hradce Králové na Moravu. Bude kopírovat stávající státovku kolem Litomyšle a Svitav (Plné znění zprávy).

Lidé ze Sloupnice, Řetové a dalších vesnic na Orlickoústecku ve čtvrtek pořádně oslavovali.

Jejich předloňské demonstrace, kdy v převlečení za husity a za zpěvu „Ktož sú boží bojovníci“ táhli Pardubicemi proti původně uvažované trase dálnice R35, slaví úspěch.

„V roce 2003 místo odborných posudků rozhodovaly politické čachry. Teď konečně zvítězil zdravý rozum,“ jásal včera před zastupiteli mluvčí odpůrců „severu“ Josef Jebousek.

I největší příznivci severní varianty včera opravdu otočili a zvedli ruce pro jih. Posledním hřebíkem do rakve „severu“ kolem České Třebové byla studie firmy Sudop, kterou si bezradný kraj objednal. Ta před měsícem jednoznačně podpořila jižní trasu.

Konečně bez čachrů

„Konečně jsme viděli studii, jak má vypadat. Žádné tlaky, žádný diktát, žádná tajemství,“ řekla za obrovského potlesku zaplněné tribuny jednacího sálu Božena Štaudová.

Jednání o R35 včera vůbec připomínalo nadělování vánočních dárků. Nejkontroverznější problém Pardubického kraje posledních osmi let se včera poprvé obešel bez emocí, hádek a pískotu.

Padesátka přítomných odpůrců severní varianty děkovala zastupitelům, ti si sypali popel na hlavu za své dřívější hlasování a jih odmávali jednoznačným počtem 37 hlasů. Pět se zdrželo a proti byli jen tři.

„Sám jsem byl pro severní trasu, ale teď jsem pro jih,“ omlouval se například zastupitel KSČM Jaroslav Bajt. Nakonec se však zdržel: vadí mu nejistota kolem slíbených přivaděčů k dálnici z Chocně, Žamberka a České Třebové.

„Aby nám také stát nakonec přes závazek, že je postaví, za pár let neřekl, že si je musíme zaplatit sami,“ dodal. Prohru přiznal dokonce i novopečený hejtman Ivo Toman, jako choceňský rodák příznivec severní trasy.

Včera už hlasoval pro jižní. Stát totiž nedávno vzkázal: pokud nepředložíte do jara definitivní trasu, nebude R35 žádná. Peníze dáme na jiné dálnice.

Jih bez husitů?

Odpůrce má i jižní varianta. Ale je jich mnohem méně. Po orodování jejich mluvčího Jana Vaňouse se zastupitelstvem ozval jen chabý potlesk pár lidí.

Jedenapadesát kilometrů dlouhá čtyřpruhovka z Vysokého Mýta k Moravské Třebové by měla podle optimistických scénářů být v provozu v roce 2016. Stát by měla 30 miliard korun.

https://hradecky.denik.cz/zpravy_region/r35_20080222.html

Hradecký deník

19.3.2008

Pardubice - Speciálním zákonem chce urychlit výstavbu dálnice R35 pardubický vicehejtman Roman Línek.

V případě, že by nastaly komplikace s její přípravou, chce takto Línek definitivně výstavbu R35 zajistit a zamezit jakýmkoliv průtahům. „Pro kraj je výstavba R35 naprostou prioritou. Přinese nejen odklon dopravy z center města obcí Pardubického kraje, ale i výrazný ekonomický rozvoj a příliv peněz do našeho kraje,“ zdůraznil vicehejtman Línek.

Návrhy zákonů od krajů jsou zatím ojedinělé. Ve výjimečných případech může kraj návrh podat do Poslanecké sněmovny, která ho musí projednat. „Pokud by se příprava této dálnice dostala do patu, odhaduji, že nejpozději v roce 2010 bude tato iniciativa k R35 aktuální. Oslovili bychom i sousední kraje, aby se k návrhu připojily,“ dodal Línek.

Ministr dopravy Aleš Řebíček už před několika dny písemně potvrdil slib, že uvolní první desítky milionů korun na výstavbu.

Reagoval tak na to, že zastupitelstvo Pardubického kraje potvrdilo trasu koridoru R35 v jižní variantě. (pk)

https://hradecky.denik.cz/zpravy_region/r35_20080319.html

Hradecký deník

Toman: R35 je nutností, důkazem je kolaps na D1

23. 3. 2008

Pardubický kraj - Čtvrteční kolaps na dálnici D1 podle představitelů Pardubického kraje dokázal, že republika potřebuje další páteřní tah spojující Čechy a Moravu.

V územním plánu Pardubicka taková varianta je už zakreslena – R 35.

„Jsem velmi rád, že se už neobjevují pochybné nápady na rozšíření stávající dálnice D1, ale naopak se veřejně mluví o nutnosti vybudovat další páteřní tah od západu na východ. I dopravní experti nyní říkají, že R35 je ta správná varianta jak ulehčit přetížené dálnici, odvést z ní část provozu a zvýšit bezpečnost. Tento fakt si uvědomila i vláda a rozhodla o zařazení pětaticítky mezi vládní priority,“ řekl hejtman Pardubického kraje Ivo Toman.

Ministr dopravy Aleš Řebíček přislíbil, že část peněz na stavbu R35 uvolní už v letošním roce.

https://hradecky.denik.cz/zpravy_region/r35_doprava_20080322.html

MF Dnes: „Nezapomeňte na obchvaty!“

2.4.2008 | Česká Třebová | MF Dnes

Napojení na R35 potřebujeme, ale hlavní je odvést dopravu z měst, říkají lidé z Orlickoústecka.

Zatímco starostové bojují o novou silnici, lidé se chtějí zbavit té stávající.

Vedení měst Ústí nad Orlicí a České Třebové se teď usilovně snaží, aby jim stát a Ředitelství silnic a dálnic zajistily kvalitní napojení na novou silnici R35. Z měst se ale ozývají hlasy, že Orlickoústecko nejvíce trápí doprava na silnici, která už existuje: na I/14.

„Pro obě města je nezbytné co nejrychlejší prosazení obchvatu stávající silnice I/14,“ říká českotřebovský zastupitel Martin Netolický. Podle něj by se měly obchvaty začít stavět zároveň nebo dokonce dříve než přivaděče na pětaticítku.

„Dopravní situace uvnitř České Třebové a Ústí nad Orlicí je již řadu let neúnosná především pro obyvatele, kteří bydlí v bezprostřední blízkosti průtahu,“ tvrdí Netolický.

Potvrzuje to i Gabriela Sýkorová z České Třebové, která vedle silnice bydlí. „Doprava na hlavní silnici nás opravdu pálí. Máme malé děti a bojím se, aby se jim něco nestalo,“ řekla před časem Sýkorová.

Městy projede více než deset tisíc aut denně. Zatímco Ústím nad Orlicí projedou po široké a z části až čtyřproudé silnici, Českou Třebovou prochází jen dvouproudá a velmi členitá cesta. Starosta Ústí Richard Pešek nemluví o obchvatu města jako nezbytnosti, čtyřproudovou silnici I/14 ale považuje za nutnou. „Čtyřpruh bychom si představovali i mezi Ústím nad Orlicí a Českou Třebovou. A do budoucna i obchvat Ústí,“ říká Pešek.

Podle starosty České Třebové Jaroslava Zedníka nelze obchvat města od stavby přivaděče R35 oddělovat. „Řešení přivaděče, obchvatu a dopravní situace ve městě na sebe musí navazovat, abychom si nevytvořili ještě větší problémy,“ říká Zedník.

Podle hejtmana Pardubického kraje stát na řešení obchvatů měst nezapomene. „Obchvaty jsou v územních plánech i v plánu Ředitelství silnic a dálnic. Až se domluvíme, kudy povede přivaděč, budeme s Ředitelstvím jednat o tom, co se kdy postaví. Přivaděče bych ale viděl v první linii,“ řekl Ivo Toman.

Vedoucí krajské správy Ředitelství silnic a dálnic Bohumil Vebr připomíná, že stát přislíbil stavbu obchvatů spolu se stavbou silnice R35. „Jestli se ale budou stavět dříve než R35, nebo obráceně, to vám nikdo nepoví. Připravovat se budou současně,“ říká Vebr.

Sám je ale za nejdůležitější stavbu nepovažuje. „Důležité je postavit hlavní trasu, vyhnout se Vysokému Mýtu, Litomyšli, a zajistit tak napojení severní Moravy, které bude i náhradní trasou kromě D1,“ uvedl Vebr.

Obchvat České Třebové by měl vést východně kolem města přibližně v trase dříve uvažované severní varianty R35. Obchvat Ústí nad Orlicí objíždí město také z východu v blízkosti místního letiště.

„Řešení přivaděče, obchvatu a dopravy ve městě na sebe musejí navazovat, aby nevznikly větší problémy.“

Jaroslav Zedník, starosta České Třebové

Hradecký deník

2.4.2008

R35: Nejtěžší boj teprve začíná

ýchodní Čechy - Na čvrteční mezinárodní konferenci v Pardubicích by měly padnout definitivní termíny výstavby čtyřproudovky z Liberce do Olomouce. (Mapové podklady ve fotogalerii)

První část konfliktů týkajících se plánované dálnice R35 z Hradce Králové na Olomouc je konečně za námi: je schválena její trasa.

„Plus minus dvě stě metrů doprava či doleva,“ jak připomíná pardubický hejtman Ivo Toman, který na zahájení výstavby tlačí nejvíc.

Moc dobře ví, proč ten dodatek říká. To nejtěžší silničáře a vyjednavače s majiteli pozemků totiž teprve čeká. Dostatečně odstrašujícím příkladem je 15 let trvající a stále nevyřešený boj silničářů s farmářkou Havránkovou, kvůli jejímuž poli musela být po provizorní okrese svedena těsně před Hradcem dálnice D11.

A nebo Jan Tikal, bývalý starosta Opatovic nad Labem, který si vzal do hlavy, že čtyřproud z Hradce do Pardubic bude zbytečný. Aby jeho stavbu zablokoval, koupil si v trase silnice políčko o rozloze většího obýváku.

V této perspektivě je rok 2016, kterým se politici holedbají jako termínem zprovoznění celé R35 z Hradce až do Olomouce, takřka šibeniční. Nehledě k tomu, že klíč od státní kasy může za dva roky už držet někdo jiný než ministr Řebíček, který R35 podporuje. Letos slíbil uvolnit na přípravu stavby prvních 50 až 100 milionů korun.

Pardubický kraj tváří v tvář obstrukcím dokonce tlačí na urychlené přijetí novely vyvlastňovacího zákona. Případně na přijetí speciální normy, která by umožnila aspoň nerušenou výstavbu R35.

„Pro kraj je výstavba R35 naprostou prioritou,“ vysvětluje Tomanův náměstek Roman Línek.

Bude opravdu hotovo v roce 2016?

Úsek R35 z Opatovic k Vysokému Mýtu se začne stavět snad už v roce 2010. Politici se k tomu zavážou na zítřejší konferenci.

Před dvěma lety táhli Pardubicemi za zpěvu „Ktož sú boží bojovníci“ odpůrci severní varianty R35.

Letos je v přípravách stavby pokročeno o kousek dál. Demonstranty v husitských kostýmech zítra vystřídají politici ve vyleštěných lakýrkách.

Na konferenci o R35 budou v kongresovém centru pardubické univerzity rokovat vedle krajských hejtmanů vládní ministři, poslanci, primátoři a starostové dotčených měst, projektanti, silničáři či bruselští úředníci.

Cíl je jasný. Dohodnout se na konkrétních termínech výstavby R35. První tři kilometry z D11 u Sedlic do Opatovic by měly být hotovy už příští rok na podzim, poslední úsek ze Starého Města do Mohelnice by se měl začít budovat nejspíše v roce 2016. Ale radši o dva roky dříve.

Vyplyvá to z předběžné dohody, kterou Deník získal.

„Výsledkem konference bude podpis společné deklarace, která určí jasná pravidla, termíny pro výstavbu R35 a stanoví konkrétní kroky,“ uvedla za poradatele konference Marta Šturmová.

Problémy R35

Studie Sudopu doporučila:

–změnit polohy některých dálničních křižovatek (ochrana obyvatel) – dále analyzovat optimální trasy přivaděčů k R35, především spojnice Litomyšl

– Dlouhá Třebová (alternativní trasy u obce Přívrat) a Zámorsk – Chocet – Žamberk (návrh změny trasy kolem Českých Libchav) a zlepšit napojení Lanškrouna na R35 (zde je dokonce několik navrhovaných tras)

Slabiny schválené varianty

– Investičně i provozně nákladný Dětrichovský tunel (4,7 km)

– Úseky s nevyhovující kvalitou dopravy (velká hustota dopravy)

– Nedostatečné napojení města Lanškrouna na R35 – neexistence náhradní objížděné trasy

Plánované přivaděče:

1. Z Vysokého Mýta kolem Chocně do Žamberka

2. Z Litomyšle k České Třebové a Ústí nad Orlicí

3. Z Opatova do Lanškrouna – už nyní se buduje obchvat Opatova

Boj začíná o trasu a podobu přivaděčů: postavit nové silnice, nebo modernizovat staré?

Jen úsek V. Mýto – M. Třebová bude stát 30 miliard korun
https://hradecky.denik.cz/zpravy_region/r35_20080402.html

Jičínský deník
4.4.2008

EXKLUZIVNÍ VIDEO: Projed'te se po R35 s Deníkem už nyní!

Východní Čechy- Dopravní tepna R35 dostala konkrétní podobu. Politici podepsali v Pardubicích deklaraci. Deník přináší počítačovou animaci celé trasy plánované R35 z Liberce přes východní Čechy až do Olomouce. Dost bylo řečí a odkladů, je potřeba konečně začít stavět. Shodly se na tom ve čtvrtek desítky politiků od ministrů až po starosty nejmenších obcí z východních Čech, kteří o věčně plánované a stále jen fiktivní dálnici R35 rokovali na konferenci v Pardubicích. A podepsaly společně se státním Ředitelstvím silnic a dálnic deklaraci s jasnými termíny výstavby. Všechny úseky už nyní rozestavěné silnice by se měly uvádět do provozu tak, aby se na konci příštího desetiletí řidiči mohli projet po dálnici z Hradce Králové do Olomouce.

https://jicinsky.denik.cz/zpravy_region/jcdalnice-r20080404.html

Hradecký deník
4.4.2008

VIDEO: Husity vystřídali pánové v lakýrkách

Východní Čechy- Politici a silničáři ve čtvrtek na konferenci v Pardubicích slíbili konkrétní termíny stavby plánované dálnice R35. Dost bylo řečí a odkladů, je potřeba konečně začít stavět. Shodly se na tom včera desítky politiků od ministrů až po starosty nejmenších obcí z východních Čech, kteří o věčně plánované a stále jen fiktivní dálnici R35 rokovali na konferenci v Pardubicích.

A podepsali společně se státním Ředitelstvím silnic a dálnic deklaraci s jasnými termíny výstavby. Všechny úseky už nyní rozestavěné silnice by se měly uvádět do provozu tak, aby se v roce 2016 řidiči mohli projet po dálnici z Hradce Králové do Olomouce.

„Už aby to bylo. Dopravní situace v našem městě je už opravdu neudržitelná,“ řekl starosta Vysokého Mýta Martin Krejza.

R35 by jako severní spojení Prahy s Moravou měla také ulehčit přetížené brněnské D1. Přípravu stavby R35 zdržovaly do února především spory o její trasu mezi Vysokým Mýtem a Mohelnicí. V Pardubicích předloni demonstrovali za zpěvu „Ktož jsou boží bojovníci“ odpůrci stavby z Orlickoústecka, převlečení za husity.

Konflikty však nadále trvají v úseku Hradec Králové – Turnov, kde ekologové odmítají plánovanou trasu napříč Českým rájem. Nejpozději do deseti let by měl čtyřpruh vést až z Liberce a R35 se tak stane nejdelší českou rychlostní silnicí.

„Nedávno jsme viděli, jak stála dálnice D1 kvůli hromadné havárii. Nejstarší česká dálnice už je skutečně přetížená a potřebuje náhradu. A to co nejrychleji,“ uvedl náměstek hejtmana Pardubického kraje Roman Línek.

Na závěr konference byla slavnostně spuštěna rovněž nová internetová stránka o R35, lidé ji najdou na adrese www.r35.eu. Celkem zbývá postavit zhruba 190 kilometrů čtyřpruhu. S financováním by měly pomoci i fondy EU.

Bude to však dálnice, nebo rychlostní silnice?

Pravda je to druhé. Ovšem Ředitelství silnic a dálnic uvažuje o tom, že ty „lepší“ rychlostní silnice přeřadí do kategorie dálnic. R35 by mezi ně měla patřit.

https://hradecky.denik.cz/zpravy_region/r3520080404.html

Hradecký deník
6.4.2008

Bitva o R35 pokračuje v Českém ráji

Východní Čechy - Ekologové bojují proti plánované trase R35 napříč Českým rájem. Spory při výkupech pozemků se ale čekají i jinde.

Když v únoru pardubické krajské zastupitelstvo definitivně potvrdilo tzv. jižní variantu R35, kopírující státovku kolem Svitav, bylo úleva znát i v Praze. Ministr Rebiček hned slíbil uvolnit ještě letos prvních 50 až 100 milionů na přípravu stavby. Předtím hrozilo, že kvůli sporům o vedení dálnice mezi Vysokým Mýtem a Moravskou Třebovou nebude nic.

To nejhorší však R35 teprve čeká: výkupy pozemků. Hrozba nových „farmářek Havránkových“ (ta už 15 let blokuje dostavbu D11 u Hradce) je varovným mementem.

Pardubický kraj kvůli tomu dokonce navrhl přijmout speciální zákon, který by umožnil R35 postavit bez problémů. První protestní petice se už objevila kvůli trase přivaděče k R35 v Dlouhoňovicích u Žamberka.

Zajímavosti o R35

Délka silnice I/35 je 333 km
• Uvažovaná délka R35: 269 km

- V provozu je 78 km u Olomouce a Liberce
- Ve výstavbě jsou 3 km navazující na D11 u Sedlic
- Zbývá dobudovat 191 km R35

• Na stávající silnici I/35 bylo v roce 2007 zaznamenáno celkem 1140 dopravních nehod, 7 úmrtí a 31 těžce zraněných

INTENZITA PROVOZU na průtazích měst ležících na I/35:

- Liberec 36 700 voz./den
- Turnov 16 400 voz./den
- Hradec Králové 31 000 voz./den
- Vysoké Mýto 18 800 voz./den
- Litomyšl 21 400 voz./den
- Olomouc 39 300 voz./den

- Jedná se tedy o hodnoty vyšší než například na D2 z Brna do Bratislavy

Čím se liší dálnice od rychlostních silnic?

Východní Čechy - Komunikace R35, jak už název napovídá, bude podle přesné dikce „rychlostní silnicí“. Řidiči ale rozdíl od dálnice prakticky nepoznají. Dokonce se uvažuje o přejmenování modernějších silnic typu R v Česku na dálnice (D).

Shodné znaky dálnice (D) a rychlostní silnice (R):

- Směrové dělení (každý směr má minimálně dva pruhy)
- Všechny nájezdy a výjezdy jsou mimoúrovňové
- Maximální rychlost 130 km/h

Rozdílné znaky dálnice (D) a rychlostní silnice (R)

- R mají oproti D skromnější prostorové uspořádání, tj. jsou užší (D jsou obecně např. 27,5 m široké, R 25,5 m). Je to na úkor šířky krajnice a středního dělicího pásu. Některé dříve postavené R mají také užší jízdní pruh (3,5 m místo 3,75 m)
- R může mít větší podélný sklon, tj. větší stoupání a klesání (max. o 0,5 %)
- R mají nižší nároky na poloměry křižovatkových větví
- Jelikož se vykupuje menší prostor pozemků, zemní práce nejsou tak objemné atd., může být výstavba R levnější než D
- U řady starších R se lze setkat například s chybějícími či zkrácenými odbočovacími a připojovacími pruhy, ostřejšími zatáčkami nebo dokonce s autobusovými zastávkami přímo v hlavní trase

Zdroj: www.ceskedalnice.cz

https://hradecky.denik.cz/zpravy_region/r35_pokracovani_20080404.html

Hradecký deník

6.4.2008

Dálnice na Moravu: Konec v nedohlednu

Pardubice - DENÍK EXKLUZIVNĚ získal počítačovou animaci celé trasy R35 z Jičína až do Olomouce.

Ještě před 14 dny se psalo, že celá dálnice R35 z Turnova kolem Hradce Králové, Pardubic a Svitav do Mohelnice bude hotová nejpozději v roce 2016. Po čtvrtéční konferenci v Pardubicích, která měla urychlenou výstavbu podpořit, na které se politici s tymolinovými úsměvy nechávali zvětšovat před kameramany a na které podepisovali slavnostní deklaraci o podpoře R35, se termín výstavby paradoxně naopak vzdálil.

Stěžejní část trasy od Vysokého Mýta do Mohelnice se nezačne stavět dřív jak v roce 2014. „Reálný termín zprovoznění celé R35 v obou profilech je kolem roku 2020,“ potvrdil šéf Ředitelství silnic a dálnic Alfréd Brunclík.

A na místě je obava potvrzená letitými zkušenostmi motoristů z odkládání termínů zprovoznění jiných dálnic, že to bude ještě později. Vždyť první plány na dálniční spojení Hradce Králové s Olomoucí pocházejí z roku 1963.

Vepřové, vínko a meruňkový závin

Konference, které se účastnily nejvyšší reprezentace krajů, ministerstev, silničářů, lobby stavebních firem a desítek východočeských starostů, nepřinesla v zásadě nic nového. Až na zmíněný odklad termínu zprovoznění. Přítomní si zato spravili chuť na dvou bohatých rautech. Podávalo se pečené vepřové, meruňkový štrůdl a bezpočet lahví vína se vypilo především na večírku pro VIP hosty v luxusním baru v centru Pardubic.

„To je sice pravda, nová informace zde žádná nezazněla. Ale podobná setkání jsou nutná právě kvůli lobbingu na poslance a další, kteří o penězích na dopravní infrastrukturu rozhodují. Aby jim dnešní nářky o potřebě R35 pořádně uvízly pod kůží,“ řekl nejmenovaný vysoký státní úředník.

Na dotaz Deníku kompetentní úředníci odmítli, že se na konferenci podepsaná deklarace stane podobně jako řada jiných memorand čarem papíru, ke kterému se za pár měsíců nebude stát hlásit.

Priorita? To už tady několikrát bylo

„Doufám, že to neskončí jako čar papíru. Vzhledem k tomu, co se děje na D1, věřím, že stát bere výstavbu R35 opravdu vážně. Dnes to přece deklaroval. Jinak by to způsobilo kolaps ekonomiky,“ uvedl hejtman Pardubického kraje Ivo Toman.

Hlavní přívlastkem R35 bylo na konferenci slovo „prioritní“. Ovšem problém spočívá v tom, že podobně „prioritních“ dálnic je

v Česku zhruba tolik, kolik se jich právě staví: dálnice D3 na Budějovice, D47 na Ostravu či D8 do severních Čech. Deklarace totiž právní sílu žádnou nemá a z hlediska případné vymahatelnosti je zcela bezzubá.

Potvrdili to i lidé, kteří ji za blikajících světel objektivů kamer podepsali. Možná právě proto, aby se deklaraci dodala chybějící vážnost, předčetl ji z promítaného videozáznamu na plátně herec činohry Národního divadla Alois Švehlík. Za honorář, samozřejmě.

https://hradecky.denik.cz/zpravy_region/r35_20080404.html

Jičínský deník

8.4.2008

Přeložka odlehčí dopravu přes Jičín a Valdice

Valdice - Obecní úřad pozval veřejnost k projednání plánované stavby přeložky silnice Jičín Robousy – Valdice.

V zasedací síni vysvětlili problematiku především projektant Vladimír Janda, vedoucí odboru územního plánování a rozvoje města Jičina Ondřej Bodlák, dále starostové Jičina Martin Puš a Valdic Zdeněk Žurek.

Realizace přeložky je plánována s dokončením v roce 2010; první etapa – kruhová křižovatka u Robous – je již hotova od roku 2006, z ní povede komunikace kolem zástavby Valdic na novou kruhovou křižovatku poblíž Těšína. Cílem je odklonění dopravy mimo Jičín a Valdice dříve, než bude realizována výstavba rychlostní komunikace R35. „Situaci je zapotřebí vyřešit dříve, protože výstavba pětaticítky je zjevně záležitostí mnoha dalších let,“ informoval Martin Puš.

Přestože projektant seznámil přítomné občany i s výsledky vypracované hlukové studie, která vychází příznivěji pro mnoho stávajících objektů, vyvinula se diskuse, zda by bylo možné odsunout umístění přeložky do větší vzdálenosti od Valdic. Stavba však musí vzniknout mimo již vytyčený koridor budoucí R35, přestože ještě nyní není jasné, která varianta výstavby bude realizována.

Limity

Současné hlukové limity jsou v zástavbě Jičínské ulice výrazně překračovány v denní i noční době – to je způsobeno nejen povrchem vozovky, ale i současnou skladbou zastaralého vozového parku, nedodržováním stanovené rychlosti v obci a těsným sousedstvím některých domů.

„Vítám tuto přeložku, protože náš dům stojí prakticky těsně vedle hlavní silnice a nikdy nevíme, zda nám některý z kamionů neskončí v obýváku,“ hájí plánovanou stavbu Petr Knob z Jičínské ulice.

Avšak proti plánované studii ostře vystupovali obyvatelé dvou domů z konce Severní ulice. Přestože projektant ujistil o úrovni hlukosti 5 decibelů pod stanovenými normami, mají lidé stále obavy nejen z hluku, ale i emisí a dalších negativních vlivů komunikace, která povede např. od řadových domů ve vzdálenosti 112 metrů a od bytovky čp. 167 bude okraj nové silnice vzdálen 133 metrů.

Bohatá diskuse

Dále se rozvinula diskuse mezi občany na téma směru větrů či případné nutnosti protihlukové stěny. Objevil se i názor, zda občané měli možnost zasáhnout již dříve do výběru variant umístění nové komunikace, údajně nebyli včas informováni. Je sice pravda, že podobné setkání s veřejností nebylo doposud organizováno, avšak problematika plánované výstavby byla projednávána na veřejných zastupitelstvech již za předchozího vedení obce.

„Občané však na schůzi nechodí. Pouze nárazovitě, je-li jednáno například o privatizaci bytů, přijde více lidí, kteří ihned po projednání bodu odejdou,“ konduje starosta Zdeněk Žurek.

Nová komunikace je navržena v celkové délce trasy 3,4 km, šířce 9,5 metru se zahájením výstavby v roce 2009.

https://jicinsky.denik.cz/zpravy_region/jcvaldice_obchvat20080407.html

MF Dnes: Bursík dálnici napříč Českým rájem nechce

26.6.2008 | JIČÍN | MF Dnes

Odpůrci rychlostní silnice, která by protla Český ráj mezi Turnovem a Jičínem, získali mocného příznivce, ministra životního prostředí Martina Bursíka. Pro jeho ministerstvo je přijatelnější jižní varianta silnice z Mnichova Hradiště na Jičín.

„Trváme na tom, že čtyřproudá komunikace mezi jednotlivými částmi Chráněné krajinné oblasti Český ráj je pro nás nepřijatelná,“ prohlásil Bursík v pondělí v Turnově na setkání s odpůrci i příznivci R35. Ministr také zaručil nezávislé objektivní posouzení jednotlivých variant, a to bez jakýchkoliv politických vlivů.

Bursík překvapila velká účast obyvatel Turnova i dalších obcí, kterých by se stavba R35 dotkla, i jejich znalosti této problematiky.

Odpůrci se sejdou s ministerskými experty Některé protidálniční aktivisty Bursík pozval k jednání s experty na své ministerstvo. „Měla by proběhnout mezi námi výměna informací, abychom zjistili, zda je ministerstvo skutečně v obraze. Občanské aktivity dokáží dobře doplňovat naši práci,“ řekl Bursík.

Schůzka mu má posloužit jako vodítko k rozhodnutí, zda Libereckému kraji ponechat rozhodující slovo ve výběru trasy. „Nejsme spokojeni s tím, jak krajský úřad nakládá s našimi připomínkami. Mám trochu obavy z neobjektivnosti,“ uvedl Bursík. Jeho ministerstvomá právo odebrat krajskému úřadu posuzování vlivu jednotlivých navržených variant na životní prostředí.

Rychlostní silnice R35 má odlehčit přetížené dálnici D1. Odpůrci R35 se obávají takzvaného nasávacího efektu, tedy že silnice by přitáhla intenzivnější dopravu, než je současných sedm tisíc automobilů denně. Do Českého ráje by tak zavedla více kamionů, než je tu doposud. Od počátku diskutovanou variantou k severní trase Českým rájem je koridor vedoucí v blízkosti současné silnice z Mnichova Hradiště na Jičín. „Jižní varianta, se kterou z pro nás nejasných důvodů Liberecký kraj nepočítá, je podle našeho názoru šetrnější k životnímu prostředí,“ potvrdil správnost snahy občanských sdružení ministr.

Jižní varianta vede v nejrovinnatějším terénu a byla by nejvíce vytižena. Předpoklad tam je kolem dvaceti tisíc automobilů denně. Mimo jiné i proto, že Středočeský kraj zvažuje čtyřproudé propojení Mladé Boleslavi s Jičínem.

Pardubický kraj: Vicehejtman Líněk jednal s ministry o R35

25. července 2008 | Pardubický kraj

Vicehejtman Pardubického kraje Roman Líněk tento týden jednal s křesťansko-demokratickými ministry o návrhu zákona k výstavbě R35, o kterém ve středu vláda hlasovala. Jednání se týkala výměny názorů na předložený dokument a dále pak informací o dalším postupu.

Vicehejtman Líněk k událostem tohoto týdne a jednáním dále uvádí: „Náš kraj v posledních letech a měsících vyvíjí mimořádnou aktivitu k výstavbě R35, tato páteří komunikace je klíčová. Již na začátku dubna jsem hovořil na mezinárodní konferenci v Pardubicích o možnosti speciálního zákona k R35, který by řešil její přípravu a výstavbu. Měl jsem tím na mysli komplexní zákon, který by byl připraven společně s Ministerstvem dopravy, Ředitelstvím silnic a dálnic, zúčastněnými kraji a především s vládou České republiky, která je naším partnerem, jenž finálně rozhoduje o financování, časování a výstavbě. Bohužel několik poslanců sáhlo k nesystémovému a urychlenému návrhu, který poslalo do vlády. Takto se problematika R35 nejspíš nevyřeší. Se svými kolegy, ministry za KDU-ČSL jsem dlouze hovořil o tom, jak budeme dále postupovat a potvrdili mi můj názor, že rychlé akce bez podpory ministerstva nejsou systémové a věci prospěšné. Proto jsem klidný a budu dál pečlivě a usilovně jednat s ministerstvem dopravy a Ředitelstvím silnic a dálnic o výstavbě R35, tak abychom mohli začít stavět v roce 2011, tak jak jsme společně slíbili v podepsané deklaraci.“

Hradecký deník

30.8.2008

Stavba R35 běží dle plánu, tvrdí stát

Východní Čechy - Ministerstvo dopravy v pátek popřelo informace, podle kterých dojde ke zdržení výstavby dálnice z Liberce přes Hradec a Vysoké Mýto do Olomouce. Ta má být hotová do roku 2020.

Stát bude mít příští rok na výstavbu nových silnic a železničních koridorů o šestinu méně peněz, než původně počítal. Přesto tvrdí, že se to nijak neprojeví ve zpoždění výstavby čtyřproudé silnice z východních Čech na Moravu. Taková informace se objevila v některých médiích. „Je to fáma,“ tvrdí mluvčí ministerstva dopravy Karel Hanzelka.

„Peněz na investice bude příští rok sice opravdu o sedm miliard méně, ale tento propad nahradíme z jiných zdrojů: z úvěrů, z letošního přebytku ve fondu dopravy i z vyššího výběru mýtného, než jsme očekávali. Rychlostní silnici R35 nijak nehrozí oddálení výstavby,“ dodal mluvčí Hanzelka.

Podle posledních informací by měla být celá R35 napříč východními Čechami až do Mohelnice zprovozněna v roce 2020. To však není nic nového, toto datum platí již několik měsíců.

Přesto dohady o hrozícím zpoždění výstavby R35 vyvolaly bouři nevole. „Udělám všechno pro to, aby byla R35 dostavena co možná nejdříve. Vláda nemůže porušit sliby, které nám opakovaně písemně dala,“ řekl například vicehejtman Pardubického kraje Roman Líněk.

Jako poslední by mělo přijít na řadu závěrečné propojení ze Svitav s již existujícím čtyřpruhem mezi Mohelnicí a Olomoucí. Řidiči však netrpělivě čekají především na zprovoznění úseku od sjezdu z D11 u Hradce Králové do Zámrsku u Vysokého Mýta. Ten by sloužil i jako obchvat Hradce a Pardubic, jejímž obyvatelům by se tím ulevilo.

R35 je společně s Pražským okruhem podle dopravních odborníků nejpotřebnější českou dálnicí. Bude představovat severní alternativu silničního spojení Prahy s Ostravou, které by odlehčilo přetížené D1.

https://hradecky.denik.cz/zpravy_region/r35_20080829.html

Děti Země - Klub za udržitelnou dopravu: Silnice R35 z Hradce Králové do Úlibic má zelenou

31. července 2008 | Děti Země - Klub za udržitelnou dopravu

Úsek rychlostní silnice R35 z Hradce Králové do Úlibic délky 35 km získal po téměř čtyřech letech diskusí dne 23. července 2008 od Ministerstva životního prostředí souhlasné stanovisko z hlediska jejího vlivu na životní prostředí, takže práce na dokumentaci pro územní rozhodnutí mohou začít. Děti Země jsou s podmínkami tohoto stanoviska MŽP spokojené, neboť obsahuje splnění téměř všech jejich třiceti připomínek. Nedořešenou otázkou ale zůstává trasování na Turnov, neboť v cestě stojí CHKO Český ráj.

„Celý proces hodnocení vlivů tohoto úseku silnice R35 na životní prostředí považujeme za kvalitní, což je myslím ojedinělý zjev, neboť MŽP u řady takových velkých dopravních staveb selhává ve své úloze prosadit objektivní posouzení různých variant, zvláště když je navrhuje veřejnost,“ tvrdí Miroslav Patrik z Děti Země a upozorňuje na velké spory s MŽP při posuzování silnic R52 na

Vídeň a R55 na Slovácku přes ptačí oblast.

V tomto případě se hlavním problémem silnice R35 se stal nadlimitní hluk v obcích Všeštery a Milovice, což kritizovalo vedení obou obcí i mnozí občané podepsaní pod peticemi. Ve Všešterech se proto plánují protihlukové stěny výšky 4-4,5 metrů, pro ochranu Milovic byly dodatečně navrženy dvě varianty vedení této silnice mimo obec. Podle detailních měření se pak postaví jedna z nich s protihlukové stěny výšky 3-5,5 metrů.

Pro vydání územního rozhodnutí, které lze očekávat za dva až tři roky, bude nutné ještě získat řadu podkladových rozhodnutí, z nichž nejdůležitější bude výjimka k zásahu do biotopů téměř čtyřiceti zvláště chráněných druhů živočichů a rostlin. Děti Země se chtějí tohoto řízení i územního účastnit a dohlédnout na plnění ekologických požadavků a na dodržování zákonů.

„Stále ale není jasné, zda R35 bude pokračovat severní variantou na Turnov mezi oběma územími CHKO Český ráj nebo jižní směrem na Mnichovo Hradiště,“ upozorňuje dále Patrik, který preferuje jižní trasu R35.

Hlavní události čtyřletého procesu hodnocení vlivů na životní prostředí:

30. 08. 2004 = oznámení o zahájení procesu

17. 12. 2004 = MŽP vydává závěry zjišťovacího řízení s dalším postupem hodnocení

27. 09. 2005 = zpracování dokumentace

21. 07. 2006 = předložení přepracované dokumentace

19. 03. 2007 = zpracování posudku na dokumentaci

31. 05. 2007 = veřejné projednání posudku

23. 07. 2008 = MŽP vydává stanovisko, které obsahuje dvě oddálené varianty R35 u obce Milovice

Další informace:

Obec Všeštery – starosta Josef Macháček: tel. 495 458 027

Obec Milovice u Hořic – starosta Miroslav Šanda: tel. 493 698 124

Odkaz na internetové stránky:

Ekologický posuzovací proces rychlostní silnice R35 Hradec Králové – Úlibice

http://tomcat.cenia.cz/eia/detail.jsp?view=eia_cr&id=MZP063

Krkonošský deník

31.8.2008

VIZUALIZACE: Stavba R35 běží dle plánu, tvrdí stát

Východní Čechy - Ministerstvo dopravy v pátek popřelo informace, podle kterých dojde ke zdržení výstavby dálnice z Liberce přes Hradec a Vysoké Mýto do Olomouce. Ta má být hotová do roku 2020.

Stát bude mít příští rok na výstavbu nových silnic a železničních koridorů o šestinu méně peněz, než původně počítal.

Přesto tvrdí, že se to nijak neprojeví ve zpoždění výstavby čtyřpruhové silnice z východních Čech na Moravu. Taková informace se objevila v některých médiích. „Je to fáma,“ tvrdí mluvčí ministerstva dopravy Karel Hanzelka.

SHLÉDNĚTE VIZUALIZACI CELÉ TRASY R35 Z ÚLIBIC NA JIČÍNSKU AŽ DO MOHELNICE

„Peněz na investice bude příští rok sice opravdu o sedm miliard méně, ale tento propad nahradíme z jiných zdrojů: z úvěrů, z letošního přebytku ve fondu dopravy i z vyššího výběru mýtného, než jsme očekávali. Rychlostní silnici R35 nijak nehrozí oddálení výstavby,“ dodal mluvčí Hanzelka.

Podle posledních informací by měla být celá R35 napříč východními Čechami až do Mohelnice zprovozněna v roce 2020. To však není nic nového, toto datum platí již několik měsíců.

Přesto dohady o hrozícím zpoždění výstavby R35 vyvolaly bouři nevole. „Udělám všechno pro to, aby byla R35 dostavena co možná nejdříve. Vláda nemůže porušit sliby, které nám opakovaně písemně dala,“ řekl například vicehejtman Pardubického kraje Roman Línek.

Jako poslední by mělo přijít na řadu závěrečné propojení ze Svitav s již existujícím čtyřpruhem mezi Mohelnicí a Olomoucí. Řidiči však netrpělivě čekají především na zprovoznění úseku od sjezdu z D11 u Hradce Králové do Zámrsku u Vysokého Mýta. Ten by sloužil i jako obchvat Hradce a Pardubic, jejímž obyvatelům by se tím ulevilo.

R35 je společně s Pražským okruhem podle dopravních odborníků nejpotřebnější českou dálnicí. Bude představovat severní alternativu silničního spojení Prahy s Ostravou, které by odlehčilo přetížené D1.

https://krkonosky.denik.cz/zpravy_region/vizualizace-stavba-r-bezi-dle-planu-tvrdi-stat.html

Liberecký deník

25.9.2008

Většina kandidátů se silnicí na Hradec souhlasí

KRAJSKÉ VOLBY 2008 - Čtrnáct hnutí a stran se uchází o pozice v zastupitelstvu Libereckého kraje. Volby se konají 17. a 18. října tohoto roku. Mnozí z lídrů stran a hnutí mají ambice stát se hejtmanem kraje.

V následujících dnech přineseme názory některých lídrů kandidujících hnutí a stran, kteří reagovali a měli zájem přiblížit čtenářům své stanovisko k momentálně nejdiskutovanějším otázkám, které se úzce dotýkají života obyvatel Libereckého kraje. Jejich odpovědi

na konkrétní otázky se dočtete v nadcházejících dnech na stránkách Deníku.

Otázka číslo 1

Souhlasíte s vybudováním rychlostní komunikace E 35 na Hradec Králové a proč? Pokud ano, kterou z variant preferujete a proč?

Radim Zika

Občanská demokratická strana

Ano, souhlasím s tím, že stávající stav komunikace I/R35 je naprosto nevyhovující. Všichni víme, že i nadále neudržitelný. Ovšem, která z variant bude nakonec doporučena, záleží především na stanovisku odborníků. Pro mě osobně je podstatné, jaký vliv má tato komunikace na životní prostředí a jaký mají k celé záležitosti postoj dotčené obce.

Michael Vraný,

Koalice pro Liberecký kraj

Rychlostní komunikaci na Hradec Králové považuji za zásadní. Všechna krajská města by měla být navzájem propojena rychlostními komunikacemi, aby spolupráce byla co nejdostupnější. Dále musí být dobré spojení mezi krajským městem a většími obcemi kraje. Na příkladu Turnovska je patrné, jak rychlostní silnice R10 pomohla rozvíjet tuto oblast. V našem kraji se musí řešit jednak propojení Liberce s ostatními krajskými městy, a dále pak propojení jednotlivých oblastí kraje, zejména Semilska s Libercem. V případě R35 navíc musí být respektována CHKO Český ráj. Tzv. jižní variantu považuji spíše za problém Středočeského kraje a Hradeckého kraje. Po splnění výše uvedených zadání se mi jeví jako nejhodnější varianta tzv. superseverní nebo její obměna, která navíc bude už konečně řešit spojení dvou největších měst v kraji – Liberce s Jabloncem. Je třeba na druhé straně uvážit, že Turnovsko trochu ztratí na svém současném výhodném rozložení podél hlavní komunikace na Hradec Králové. Vzhledem k tomu, že tato komunikace má být řešením pro dlouhý časový horizont, neměla by být rozhodujícím kritériem ekonomická náročnost.

Zuzana Kocumová

Unie pro sport a zdraví

Volba trasy rychlostní silnice R35 s největší pravděpodobností nebude předmětem rozhodování orgánů Libereckého kraje. Jde o nadregionální problém, který bude řešen na centrální úrovni – tzn. vládou. V každém případě - USZ podpoří jen takové řešení, které pomůže zlepšení dopravy, zároveň však bude ekologicky nejšetrnější a neohrozí unikátní přírodní a kulturně-historické hodnoty Českého ráje.

Lidie Vajnerová,

Strana pro otevřenou společnost

Jednoznačně se nějaká komunikace mezi Hradcem a Libercem musí vybudovat. Stávající stav je s ohledem na hustotu dopravy neudržitelný. Považuji současnou „35“ za jednu z nejnebezpečnějších silnic v České republice, ihned po D 1. Vzpomeňte si, kolik nehod a mrtvých je tam každý rok. Musí se vybudovat nějaká bezpečnější varianta, nejlépe taková, pod kterou se podepíší odborníci na silnice a životní prostředí. Pokud si musím vybrat ze stávajících návrhů, tak preferuji jižní variantu. Je levnější, lze ji prodloužit severovýchodním směrem na Českou Lípou a zajistit tak dostupnost této oblasti.

Jindřich Nestler,

Dělnická strana – za zrušení poplatků ve zdravotnictví

Osobně nesouhlasím ani s jednou variantou výstavby této komunikace. Český ráj, to je pojem a zahltit tento krásný kraj naší země věčně překážejícími kamiony, by mělo strašlivé důsledky. Ono ani tak nejde o varianty této trasy, jako o napakování se několika lidí na této veřejné zakázce. Bohužel, zájmy obyčejných lidí nikoho ze zastupitelů nezajímají a osobně fandím všem, kteří R 35 bojkotují. Bohužel zde mám velice málo prostoru, proto tuto a další otázky podrobněji rozebírám na stránkách <http://politika.unas.cz>

Miloš Tita,

Komunistická strana Čech a Moravy

S vybudováním rychlostní komunikace E 35 souhlasím, neboť takovéto rychlé propojení směrem na východ kraj potřebuje. Odlehčí se současným přetíženým komunikacím (viz Turnov-Jičín-Hradec Králové), současně se zrychlí a zefektivní přechod tranzitní dopravy přes oblast kraje a v neposlední řadě se zkvalitní i spojení kraje s východními Čechami v rámci cílové dopravy. Nesouhlasím s tzv. Superjižní variantou. Ta by Libereckému kraji nepomohla, byla by výhodou pouze pro kraj Středočeský. Zároveň existuje reálné nebezpečí, že se zvýší dopravní zatížení tranzitní dopravou v okrese Česká Lípa, jehož komunikace na takový nárůst nejsou připraveny.

Nejhodnější se mě osobně jeví tzv. Superseverní varianta (okolo Semil), ta však s ohledem na terén předpokládá velmi vysoké stavební náklady. Zde bych viděl skutečně efektivně vynaložené prostředky z fondů EU. Bez nich je tato varianta pravděpodobně neufinancovatelná. Jinak nezbyde než Severní varianta, která vzbuzuje největší vášně. Jako dopravnímu inženýrovi je mi jasné, že základní problémy dopravy by vyřešila, ovšem předložené námitky je rovněž třeba vzít do úvahy. Opět se ukazuje, jak vhodné by bylo vtáhnout veřejnost do rozhodovacího procesu už ve fázi záměru.

Stanislav Eichler,

Česká strana sociálně demokratická

S vybudováním rychlostní komunikace R 35 ve směru Liberec - Hradec Králové souhlasím. Je to trochu dluh občanům i krajině. Nejen že je potřebná, ale i nutná. Současný stav, kdy denně projíždějí tisíce kamionů a motorových vozidel obcemi na trase Turnov - Jičín a Jičín Hradec Králové, je již neúnosný. Jednak zatěžuje enormně životní prostředí v dotčených obcích, ale představují také bezpečnostní riziko pro obyvatele a především děti těchto obcí. Preferuji Superseverní variantu a to z důvodu minimalizace dotčení chráněné krajinné oblasti Český ráj. Dalším důvodem je napojení regionu Semilska na významnou dopravní tepnu, která přivede do regionu s velkou nezaměstnaností investory a tím pracovní příležitosti pro místní obyvatele.

**Eduard Seibert,
Volte Pravý blok**

Jako jeden z mála občanů jsem se při vzniku Lbc kraje účastnil jednání k novému Územnímu plánu kraje. Celé Jizerky a Krkonoše se živí turismem. Navrhl jsem a návrh měl při jednáních velký ohlas, zařadit do konceptu novou trasu komunikace alpského typu, spojující hranice s Německem (umožňující napojení všech rekreačních měst a obcí a samozřejmě velká města) a Trutnov. Můj návrh vedoucí odboru ani nepředala zpracovateli ÚP. Proto i v tomto případě jsem přesvědčen, že o trase E 35 nerozhodnou argumenty, už vůbec ne občané, ale že rozhodne skupina neodborných politiků. Osobně jsem samozřejmě pro super severní trasu.

**Martin Půta,
Starostové pro Liberecký kraj**

Silniční ale také železniční síť v kraji je potřeba modernizovat a to se týká i propojení Liberec – Hradec Králové. Podobné je to s propojením na Děčín a Ústí, pro další rozvoj kraje a obecně také Česka není možné být kvalitně dopravně napojeni jen na Prahu a v případě železnice dokonce v žádném směru.

Vyjadřovat se k jednotlivým variantám vedení silnice I/35 bude podle mého názoru možné až ve chvíli, kdy budou k dispozici veškeré podklady, které objektivně posoudí jejich ekologický, ekonomický a rozvojový dopad na území. Na těchto variantách nyní pracuje firma Valbek a já si počkám na její výsledky. Ti, kteří varianty vedení trasy I/35 posuzují již nyní, prokazují naprostý nedostatek soudnosti – politici by při svém rozhodování měli brát v potaz odborná stanoviska, a ne naopak. Pokud se odborná stanoviska upravují podle požadavku politiků, končí to špatně.

**Jan Korytář,
Strana zelených**

Preferuji nulovou variantu, tzn. žádná nová rychlostní komunikace na Hradec Králové, za ušetřené peníze by se měly postavit spíše obchvaty nejvíce postižených obcí, resp. vybudovat opatření zklidňující dopravu, jaká můžete vidět třeba v sousedním Rakousku. Jinak budeme i nadále v začarovaném kruhu, kdy nebudou peníze na železnici, kde je potřeba modernizovat tratě, investovat do nákupu nových vlaků a zejména do zřízení logistických center, tak, aby vznikl konkurenceschopný systém k automobilové dopravě, zejména nákladní.

Pokud to neuděláme, nečeká nás nic jiného než města plná aut, krajina stále více rozdělená novými dálnicemi, emise, hluk a dopravní nehody. Věřím, že jednou přijde den, kdy pomeranče ze Španělska či jogurty z Olomouce budou jezdit rychlými a výkonnými nákladními vlaky a kdy každé větší město bude mít svůj dopravní uzel napojený na železnici. Kdybych přesto musel jednu variantu vybrat, pak tu jižní, která neprochází Českým rájem.

<https://liberecky.denik.cz/volby-2008/vetsina-kandidatu-se-silnici-na-hradec-souhlasi.html>

**Jičínský deník
23.2.2009**

Jednání o R 35 - to se nás taky týká!

Jičínsko - Zítřka budou podle informací tiskového mluvčího Libereckého kraje Jiřího Langera tamní krajští zastupitelé na svém zasedání seznámeni se studií všech tří variant rychlostní komunikace R 35 mezi Turnovem a Úlibicemi.

Liberecký kraj má nyní podrobně zpracované všechny tři možné varianty trasy R 35 v úseku Turnov – Úlibice, které budou představeny veřejnosti. Setkání by měla proběhnout postupně v každém okrese.

V konkrétním případě Turnova nové řešení vedení trasy R 35 vzbuzuje rozpaky. V minulosti bylo často kritizováno, že všechna města staví obchvaty a ne průniky komunikací středem, protože jde o to vést tranzitní dopravu mimo historickou zástavbu. V „srdci Českého ráje“ se tohle na přelomu 80. a 90. let minulého století nepodařilo.

Obchvat vede středem města. Nyní, protože Turnovem prakticky není kudy protáhnout ani čtyřpruhovou evropskou dálnici R 35, přišli projektanti s další „novinkou“. Turnovští díky ní mají získat druhý průtah širším centrem města.

Studie liberecké firmy Valbek ale nabízí ještě další řešení. Kromě severní varianty je tu stále ještě jižní kolem Mnichova Hradiště a superseverní kolem Železného Brodu a Semil s 10 tunely a 39 mosty. Stavební náklady však v tomto případě představují astronomické částky.

Lacinější jižní varianta, technicky a stavebně nenáročná, která se ze stávající rychlostní silnice Turnov – Praha směrem na Jičín a Úlibice odkloní v Mnichově Hradišti, vede většinou po rovinatých polích mimo zástavbu. Jediný větší problém je v okolí Jičína, trasa také bohužel narušuje přírodu v vyhlášeného Plakánku. V navrženém úseku celé jižní varianty je celkem 38 mostů a jeden „sypaný“, asi kilometrový tunel.

Severní varianta se drží nejpřímější trasy Turnov – Libuň – Úlibice. Varianta údolím Libuňky pod Pelešany byla opuštěna (nevyhověla by zřejmě hygienickým normám). O tunelu pod Výšinkou už víte, jeho ústí na druhé straně je za firmou Sempra na Vrchhůře, dálnice dále vede zadem za Karlovice a sjíždí do údolí pod Žernovem. Rovensko obkrouží a u Semínovy Lhoty se napojí na původní trasu, která vede kolem Libuně a Železnice do Úlibic.

V návrhu severní varianty R35 jsou navrženy čtyři tunely (ten pod Výšinkou měří 1380 metrů) a 35 mostů.

Ministr dopravy Petr Bendl se domnívá, že úsek by mohl být zprovozněn v roce 2017. Nicméně o rychlostní komunikaci budou jednat i královéhradečtí zastupitelé, a to 6. března v Anenských slatinných lázních v Lázních Bělohradě.
https://jicinsky.denik.cz/zpravy_region/jicinsko-silnice-r35komunikace20090223.html

Jablonecký deník

11.4.2009

O trase se rozhodne možná už v letos

Liberecký kraj - Liberecký kraj zašle ministerstvu své stanovisko. Kterou variantu silnice R35 podpoří, ještě není jisté. Jižní, Severní nebo Superseverní varianta. Zřejmě ještě v průběhu letošního roku rozhodne Liberecký kraj o tom, kterou trasou by mohla vést silnice R 35. Ta má v budoucnosti vytvořit lepší dopravní spojení mezi Libereckým a Královéhradeckým krajem.

„Rozhodovat bude Ministerstvo dopravy ČR, my mu však hodláme zaslat naše stanovisko a doufáme, že ho na ministerstvu budou brát v potaz. Jde totiž především o místní lidi, kteří v tom budou žít,“ zdůraznil hejtman Libereckého kraje Stanislav Eichler. Svě stanovisko by kraj mohl vydat ještě letos.

Liberecký kraj se bude vyjadřovat k tomu, kudy silnice povede v úseku mezi Turnovem a Jičínem, tedy v oblasti Českého ráje.

Pro Liberecký kraj jsou prospěšné pouze Severní a Superseverní varianta, mezi těmi se tedy pravděpodobně bude rozhodovat. Jižní varianta by totiž vedla Středočeským krajem. Podle hejtmana je však prioritou středočechů obchvat Prahy. Varianta, která by byla nejlevnější a zároveň by se asi nejvíce zamlouvala ekologům, je tedy pravděpodobně ze hry.

Proti Severní variantě, jejíž výstavba by si mohla vyžádat až 19 miliard korun naopak od začátku brojí ekologické organizace. Tato trasa totiž nejvíce zasahuje do chráněné oblasti Českého ráje.

„Obě varianty mají své výhody i nevýhody. Superseverní varianta tolik nezasahuje do Českého ráje, ale zase je téměř dvojnásobně dražší,“ uvedl hejtman. Její stavba by si vyžádala 37 miliard, ale podle hejtmana by rovněž pomohla vysoké nezaměstnanosti, která trápí oblast Semilská.

Kraj chce před rozhodováním hodně komunikovat s dotčenými obcemi. „Zatím nelze říct, že se přikláníme k jedné nebo druhé variantě. Mohu slíbit, že rozhodujícím jazyčkem na vahách bude mínění veřejnosti, tedy především místních obyvatel,“ dodal Stanislav Eichler.

Studie proveditelnosti a účelnosti všech tří variant vedení rychlostní komunikace R35 je již hotová, kraj ji prezentoval na zasedání zastupitelstva.

Podle vyjádření náměstka hejtmana pro dopravu Martina Seppa hodlá Liberecký kraj seznámit se studií dotčené obce, které leží na území kraje a kterých se některá z možných tras dotýká.

„Jeví se nám slušné a účelné, abychom nejprve seznámili se studiemi zastupitelstva jednotlivých dotčených obcí, a poté určitě budou následovat diskuse a besedy s veřejností – s občany i s různými organizacemi a spolky,“ uvedl Martin Sepp.

Všechny tři varianty si budou moci lidé prohlédnout na webových stránkách Libereckého kraje už v průběhu příštího týdne.
https://jablonecky.denik.cz/zpravy_region/o-trase-se-rozhodne-mozna-uz-v-letos20090411.html

Liberecký deník

12.4.2009

R35: O trase se rozhodne možná už v letošním roce

Liberecký kraj - Jižní, Severní nebo Superseverní varianta. Zřejmě ještě v průběhu letošního roku rozhodne Liberecký kraj o tom, kterou trasou by mohla vést silnice R 35. Ta má v budoucnosti vytvořit lepší dopravní spojení mezi Libereckým a Královéhradeckým krajem.

„Rozhodovat bude Ministerstvo dopravy ČR, my mu však hodláme zaslat naše stanovisko a doufáme, že ho na ministerstvu budou brát v potaz. Jde totiž především o místní lidi, kteří v tom budou žít,“ zdůraznil hejtman Libereckého kraje Stanislav Eichler. Svě stanovisko by kraj mohl vydat ještě letos.

Liberecký kraj se bude vyjadřovat k tomu, kudy silnice povede v úseku mezi Turnovem a Jičínem, tedy v oblasti Českého ráje. Pro Liberecký kraj jsou prospěšné pouze Severní a Superseverní varianta, mezi těmi se tedy pravděpodobně bude rozhodovat. Jižní varianta by totiž vedla Středočeským krajem. Podle hejtmana je však prioritou středočechů obchvat Prahy. Varianta, která by byla nejlevnější a zároveň by se asi nejvíce zamlouvala ekologům, je tedy pravděpodobně ze hry.

Proti Severní variantě, jejíž výstavba by si mohla vyžádat až 19 miliard korun naopak od začátku brojí ekologické organizace. Tato trasa totiž nejvíce zasahuje do chráněné oblasti Českého ráje. „Obě varianty mají své výhody i nevýhody. Superseverní varianta tolik nezasahuje do Českého ráje, ale zase je téměř dvojnásobně dražší,“ uvedl hejtman. Její stavba by si vyžádala 37 miliard, ale podle hejtmana by rovněž pomohla vysoké nezaměstnanosti, která trápí oblast Semilská.

Kraj chce před rozhodováním hodně komunikovat s dotčenými obcemi. „Zatím nelze říct, že se přikláníme k jedné nebo druhé variantě. Mohu slíbit, že rozhodujícím jazyčkem na vahách bude mínění veřejnosti, tedy především místních obyvatel,“ dodal Stanislav Eichler. Studie proveditelnosti a účelnosti všech tří variant vedení rychlostní komunikace R35 je již hotová, kraj ji prezentoval na zasedání zastupitelstva.

Podle vyjádření náměstka hejtmana pro dopravu Martina Seppa hodlá Liberecký kraj seznámit se studií dotčené obce, které leží na území kraje a kterých se některá z možných tras dotýká. „Jeví se nám slušné a účelné, abychom nejprve seznámili se studii zastupitelstva jednotlivých dotčených obcí, a poté určitě budou následovat diskuse a besedy s veřejností – s občany i s různými organizacemi a spolky,“ uvedl Martin Sepp.

Všechny tři varianty si budou moci lidé prohlédnout na webových stránkách Libereckého kraje už v průběhu příštího týdne.

https://liberecky.denik.cz/zpravy_region/r-o-trase-se-rozhodne-mozna-uz-v-letosnim-roce.html

Hradecký deník

14.4.2009

O trase R35 se možná rozhodne už letos

Liberecký kraj - zašle ministerstvu dopravy své stanovisko. Kterou variantu spojnice mezi Královéhradecký a Libereckým krajem podpoří, ještě není jisté.

Jižní, Severní nebo Superseverní varianta. Zřejmě ještě v průběhu letošního roku rozhodne Liberecký kraj o tom, kterou trasou by mohla vést silnice R 35. Ta má v budoucnosti vytvořit lepší dopravní spojení mezi Libereckým a Královéhradeckým krajem.

„Rozhodovat bude Ministerstvo dopravy ČR, my mu však hodláme zaslat naše stanovisko a doufáme, že ho na ministerstvu budou brát v potaz. Jde především o místní lidi, kteří v tom budou žít,“ zdůraznil hejtman Libereckého kraje Stanislav Eichler. Své stanovisko by kraj mohl vydat ještě letos.

Liberecký kraj se bude vyjadřovat k tomu, kudy silnice povede v úseku mezi Turnovem a Jičínem, tedy v oblasti Českého ráje. Pro Liberecký kraj jsou prospěšné pouze Severní a Superseverní varianta, mezi těmi se tedy pravděpodobně bude rozhodovat.

Jižní varianta by totiž vedla Středočeským krajem. Podle hejtmana Stanislava Eichlera je však prioritou Středočechů obchvat Prahy. Varianta, která by byla nejlevnější a zároveň by se asi nejvíce zamlouvala ekologům, je tedy pravděpodobně ze hry. Proti Severní variantě, jejíž výstavba by si mohla vyžádat až 19 miliard korun, naopak od začátku brojí ekologické organizace. Tato trasa totiž nejvíce zasahuje do chráněné oblasti Českého ráje.

„Obě varianty mají své výhody i nevýhody. Superseverní varianta tolik nezasahuje do chráněné přírodní lokality Českého ráje, ale zase je téměř dvojnásobně dražší,“ uvedl hejtman.

Její stavba by si vyžádala 37 miliard, ale podle hejtmana by rovněž pomohla vysoké nezaměstnanosti, která trápí oblast Semilská. Kraj chce před rozhodováním hodně komunikovat s dotčenými obcemi. „Zatím nelze říct, že se přikláníme k jedné nebo druhé variantě. Mohu slíbit, že rozhodujícím jazyčkem na vahách bude mínění veřejnosti, tedy především místních obyvatel,“ dodal hejtman Stanislav Eichler. Studie proveditelnosti a účelnosti všech tří variant vedení rychlostní komunikace R35 je již hotová, liberecký kraj ji prezentoval na zasedání zastupitelstva.

Podle vyjádření náměstka hejtmana pro dopravu Martina Seppa hodlá Liberecký kraj seznámit se studií dotčené obce, které leží na území kraje a kterých se některá z možných tras dotýká. „Jeví se nám slušné a účelné, abychom nejprve seznámili se studii zastupitelstva jednotlivých dotčených obcí, a poté určitě budou následovat diskuse a besedy s veřejností – s občany i s různými organizacemi a spolky,“ uvedl Martin Sepp.

Všechny tři varianty si budou moci zájemci o kontroverzní stavbu prohlédnout na webových stránkách Libereckého kraje v nejbližších dnech.

https://hradecky.denik.cz/podnikani/dalnice_liberec_20090413.html

Krkonošský deník

3.6.2009

Aktivisté představí lidem studii R 35

Turnov - Studii tří navrhovaných koridorů rychlostní komunikace R 35 mezi Turnovem a Jičínem hodlají veřejnosti představit aktivisté, kteří protestují proti variantě dálnice přes Český ráj.

Prezentace se uskuteční dnes v 17 hodin v Muzeu Českého ráje Turnov. Aktivisté přikročili k vlastní veřejné prezentaci studie, protože se jim nelíbí, jakým způsobem ji provádí Liberecký kraj.

„Vládnoucí sociální demokracie zvolila přes své předvolební sliby zcela utajený způsob projednávání studie s obcemi a s veřejností nejedná vůbec. Vysvětlení náměstka a radního pro dopravu pana Seppa, že nejprve bude projednání s obcemi a pak teprve s veřejností, nemůžeme vzhledem k již proběhnutým prezentacím studie akceptovat. Kraj se evidentně snaží donutit obce Českého ráje k tomu, aby severní koridor R35 schválily a pak už s veřejností nebude co projednávat,“ uvedla Martina Pokorná, členka sdružení S drakem rval se Michael.

https://krkonosky.denik.cz/zpravy_region/aktiviste-predstavi-lidem-studii-r-20090603.html

Koalici občanských sdružení S.O.S. Český ráj: Kauza výběru koridoru pro výstavbu mezinárodní rychlostní silnice R35 v

úseku Turnov - Úlibice je stále živá

15. června 2009 | Koalici občanských sdružení S.O.S. Český ráj, tel: 731 515 921
... a je v současné době opět na popředí zájmu Libereckého kraje a jeho současného vedení.

Liberecký kraj nechal zpracovat další studii na posouzení variant mezinárodní rychlostní silnice R35. Tuto studii opět, tak jako v minulosti, zpracovala firma Valbek Liberec a tato "Studie proveditelnosti a účelnosti variant silnice R35" je nyní Libereckým krajem projednávána na, před veřejností utajených, jednáních se starosty obcí. Na těchto jednáních starostům není představena studie celá, je jim promítnuta pouze vizualizace a předána kopie souhrnné zprávy, která je pouze malou částí celé studie. Starostové jsou přesvědčováni o tom, že tato studie Valbeku vybrala jako nevhodnější variantu silnice tzv. severní variantu, která vede středem oblasti Český ráj, a proti které již od roku 2003 bojují obce, občané i občanská sdružení.

Ve skutečnosti ze studie vyplývá, že jako nevhodnější z ekologického i ekonomického hlediska je tzv. varianta jižní, tj. varianta v trase Turnov - Mnichovo Hradiště - Kněžmost - Sobotka - Úlibice.

Veřejnost požadovala po Libereckém kraji, aby bylo uspořádáno veřejné projednání této studie. To Liberecký kraj nejprve vůbec nechtěl udělat, ale pod tlakem se rozhodl, že toto projednání bude. Jaké však bylo překvapení nás všech, když jsme zjistili, že se toto projednání bude konat v neděli 21. 6. 2009 od 13. hodin na parkovišti u chaty na Kozákově v okrese Semily. Konání veřejného projednání v době nedělního oběda a navíc na místě, které není přístupné žádnou veřejnou hromadnou dopravou a kam pěšky leckdo z občanů vůbec nemůže kvůli náročnosti dojít, považujeme za další výsměch všem občanům, kteří mají zájem o problematiku silnice R35. Navíc v případě špatného počasí si vůbec nedovedeme představit toto projednávání. Na parkovišti samozřejmě nejsou ani žádné lavičky, na které by si mohli občané sednout. Máme z celé této "akce" Libereckého kraje dojem, že kraj chce docílit toho, že se na Kozákov dostává málo občanů a tedy kraj bude ihned operovat tím, že o R35 nemají občané zájem a že proti severní variantě je jen hrstka křiklounů, jak se již dříve vyjadřovali.

Toto jednání Libereckého kraje považujeme za bezprecedentní, neboť do současné době nám není známo, že by v celé České republice nějaký úřad konal veřejné projednání s občany na těžko přístupném místě tak, jak učinil Liberecký kraj.

Další věcí, která je alarmující je to, že zástupci Libereckého kraje, kteří mají záležitost silnice R35 na starosti vůbec neznají obsah oné Studie proveditelnosti a účelnosti variant silnice R35, neboť např. radní pro dopravu p. Sepp vůbec nevěděl, že součástí tzv. jižní varianty jsou i obchvaty obcí při současné silnici I/35, jižní obchvat Turnova a přeložka silnice II/293 Turnov - Semily atd. a tak "veselé" starostům obcí, které leží při stávající silnici I/35 kraj tvrdí, že jižní variant vůbec problém stávající silnice I/35 neřeší a další nesmysly.

Znění celé studie o R35 jsme dali k dispozici na naše stránky www.ceskyraj-dalnice.cz

Martina Pokorná a David Pokorný: Český ráj Vás prosí o pomoc

16.6.2009

Nyní se definitivně rozhoduje, zda vpustíme kamiony do Českého ráje, jestli transkontinentální R35 povede opravdu kolem našich zahrad a domovů.

Jak asi víte z novin, Krajský úřad Libereckého kraje má k dispozici studii proveditelnosti R35. V ní srovnává 3 koridory – superseverní, severní a jižní. Kraj nejprve odmítl studii projednat s veřejností, proto jsme se rozhodli uspořádat vlastní, soukromé projednání variant v turnovském muzeu.

Mnozí z Vás se akce zúčastnili, děkujeme Vám. Pokud bude síla občanů a veřejného mínění taková jako dosud, krajská vláda ji nemůže ignorovat. Kraj podlehl soustředěné aktivitě veřejnosti a rozhodl se konečně veřejnosti představit studii proveditelnosti R35. Má se tak stát v neděli 21. června 2009, ve 13 hodin na Kozákově.

Nedělejme si iluze, že by to krajská vláda učinila, kdyby necítila tlak médií a veřejnosti. Vzhledem k tomu, že sociálnědemokratická vláda kraje hodlá protlačit tzv. severní variantu přes odpor obcí a občanů, prosíme Vás všechny, kdo nechcete aby Českým rájem vedla čtyřproudá rychlostní komunikace se vším, co k ní patří – přijďte na Kozákov ukázat krajské vládě, že nás není hrstka. Pojďme společně establishmentu ukázat sílu veřejného mínění. Další možnost s největší pravděpodobností již mít nebudete, a pak si budete moci stěžovat, že nahoře opět rozhodli bez Vás. V sázce je osud krajiny Českého ráje.

Prosíme za ČESKÝ RÁJ „Přijďte pomoci“, uvědomte si, že máte nyní velkou možnost pokusit se ovlivnit stav životního prostředí, ve kterém budete žít Vy, Vaše děti a další generace.

Děkujeme Vám, vezměte sebou děti, babičky, dědečky, psy, kočky, koně i ptactvo. Podle počasí deštníky nebo slunečníky, křesílka. Občerstvení v chatě Kozákov nebo s sebou.

Jičínský deník

19.6.2009

Český ráj prosí o pomoc, říká sdružení

Jičín - Kdo pravidelně využívá silnice R35 z Jičína na Turnov, ví, že někdy její projetí vyžaduje opravdu silné nervy. Rychlost v obcích padesát kilometrů je na některých místech ještě více omezená, přejezdy zemědělské techniky, kamiony a výsledek? Dlouhé kolony vozů, posun po metrech, zplodiny výfukových plynů.

Občanské sdružení S drakem rval se Michael (o.s.) má v současné době několik desítek členů. Kromě jiného má zájem o takové řešení R35, které by nenarušilo krajinný ráz Českého ráje a neudělalo z unikátní lokality místo pro čtyřproudovou tranzitní trasu.

Sdružení spolupracuje s odborníky v oboru dopravy a životního prostředí, se Správou CHKO Český ráj, s některými poslanci Parlamentu České republiky a krajskými zastupiteli Libereckého kraje. Je členem Koalice občanských sdružení S.O.S. Český ráj spolu s dalšími sdruženími z Českého ráje (Pro Ktovou, Za čisté Rovensko, Za zdravý Újezd pod Troskami, Budoucnost Českého ráje, Děti Země, Ekovia, Občanské sdružení Sedmihorky, ČSOP Křižánky, ČSOP Sedmihorky, Za čisté údolí Javoroky etc.).

V neděli 21. června v jednu hodinu po poledni představí Liberecký kraj na vrchu Kozákově studii proveditelnosti R 35. V té se srovnávají tři možné koridory, kudy čtyřproudová rychlostní komunikace povede.

Před časem se uskutečnilo v turnovském muzeu setkání, při němž veřejnost spolu s o.s. projednávala možnosti této dopravní tepny. Zastupitelé kraje účast a prezentaci studie proveditelnosti odmítli. Občanů se sešlo nemálo, a proto je nyní občanské sdružení vyzývá k další aktivitě a podpoře záchranu Českého ráje:

„Vzhledem k tomu, že sociálnědemokratická vláda kraje hodlá protlačit takzvanou severní variantu přes odpor obcí a občanů, prosíme všechny, kdo nechtějí, aby Českým rájem vedla transkontinentální R 35, aby přišli na Kozákov vyjádřit svůj názor.“

Dále sdružení nabádá případné účastníky, aby s sebou přivedli děti, babičky, dědečky, psy, kočky, koně i ptactvo, protože jak říkají: „Nyní se rozhoduje, jestli vpustíme kamiony do Českého ráje.“

https://jicinsky.denik.cz/zpravy_region/jicin-turnov-dalnice-r35silnice20090618.html

Jičínský deník

25.6.2009

Projekty R 35 představeny, další prezentace v Turnově

Kozákov - První představení studie proveditelnosti a účelnosti koridorů rychlostní silnice R35 a jejich možných realizací pro širší veřejnost uspořádal Liberecký kraj v neděli na Kozákově.

Liberecký kraj nabídl veřejnosti tři varianty nové silnice R 35 mezi Turnovem a Jičínem.

Na akci se sjelo několik stovek lidí, účastnil se jí náměstek hejtmána Libereckého kraje Martin Sepp, zástupci obecních samospráv z dotčených obcí, občané, které problém zajímá, a také i bývalý ministr životního prostředí a předseda Strany zelených Martin Bursík.

„Jednalo se o první prezentaci před širší veřejností, která byla určena zejména lidem, kteří nemají přístup na krajské internetové stránky – www.kraj.lbc.cz, kde je studie ve stanovených koridorech již měsíc vyvěšena. Proto byly v provozu pro zájemce tři bezplatné svozové autobusové linky, které přivezly lidi z těchto dotčených obcí,“ uvedl náměstek hejtmána.

Nová silnice R35 z Turnova na Jičín má zlepšit spojení do sousedního Královéhradeckého a dále Pardubického kraje. Liberecký kraj se snaží přispět k rozhodování o vhodném koridoru v tomto volebním období, neboť trasa pro budoucí silnici musí být zahrnut do územně plánovacích dokumentů ČR a kraje. „Od jara jednáme o optimálním koridoru se zastupitelstvy dotčených obcí a na to navazuje seznámení pro veřejnost,“ doplnil Martin Sepp s tím, že další veřejné představení projektu se uskuteční na začátku července v Turnově.

Jiří Langer, tiskový mluvčí

Fiasko

„Bylo to fiasko,“ říká jedna z účastnic nedělní akce, starostka Újezdu pod Troskami Hana Protivná. Celá prezentace byla podle ní nepřipravená a organizátoři nebyli schopni zodpovědět konkrétní dotazy zúčastněných. Navíc na místě nebyl ani zástupce firmy, která projekty zpracovává. Hana Protivná se chystá na další jednání do Turnova, které se mělo původně uskutečnit 30. června. Termín byl zrušen a náhradní zatím nebyl stanoven. Obec Újezd pod Troskami je jednoznačně proti severní variantě, která vede Turnovem a středem Českého ráje. Další navržený koridor dálnice R35 je jižní kolem Mnichova Hradiště a superseverní kolem Železného Brodu a Semil.

https://jicinsky.denik.cz/zpravy_region/projekty-r--predstaveny-dalsi-prezentace-v-turnove.html

Rychlostní silnice R35 – povede přes Český ráj?

23.7.2009 11:30 | KOZÁKOV (Český ráj)/PRAHA (Ekolist.cz)

Spor o vedení rychlostní silnice R35 v úseku mezi Jičínem a Libercem se táhne už víc než pět let. Po průtazích a pod tlakem občanů zveřejnil letos na jaře Liberecký kraj tzv. studii proveditelnosti, v níž jsou hodnoceny tři varianty této silnice. Nejlevnější a zároveň nejšetrnější k životnímu prostředí je podle studie výstavba jižní trasy, jež by obcházela Český ráj z jihu. Tzv. severní trasa, jež by oddělovala dvě části CHKO Český ráj a taky by měla vyšší vliv na zdraví obyvatel, je zase výhodnější z dopravního hlediska. Uvažuje se i o tzv. superseverní variantě obcházející Český ráj ze severu, náklady na její výstavbu jsou ale oproti zbylým dvěma variantám mnohem vyšší. Která z tras se bude stavět, zatím není oficiálně rozhodnuto. Nic na tom nemění ani v pondělí schválená Politika územního rozvoje ČR.

Návrh tří koridorů pro R35 mezi Úlibicemi a Rádelským mlýnem z tzv. studie proveditelnosti vypracované firmou Valbek.

Licence: Všechna práva vyhrazena, k publikaci nutný souhlas zdroje.

Foto: Mapa je převzata z materiálu Krajského úřadu Libereckého kraje.

Ve hře jsou v současnosti tři koridory. První, zvaný severní, vede mezi Turnovem (tady se napojuje na současnou rychlostní silnici R10) a Jičínem zhruba v oblasti mezi Kozákovem a Hrubou Skálou. Jičín se vyvíjí ze severu a z východu a částečně se kryje se současnou trasou silnice I. třídy č.35 (I/35). Tento koridor od sebe odděluje severní a jižní část Českého ráje.

Druhý koridor, zvaný jižní, se odklání od současné rychlostní silnice R10 nedaleko Mnichova Hradiště a na Jičín míří jižně od CHKO Český ráj kolem Sobotky. Částečně vede v místech současné silnice I. třídy č. 16 a Jičín obchází z jihu.

Poslední možný koridor, zvaný superseverní, vede kolem Jičina na východní straně, pokračuje poblíž Lomnice nad Popelkou a Semil a CHKO Český ráj obchází z východu a později severně od jeho hranic. Na současnou rychlostní silnici do Liberce se tento koridor napojuje až poblíž Rychnova u Jablonce nad Nisou. (Podrobněji je situace všech tří koridorů zobrazena na druhé mapě – pozn. aut.)

Jak vyplývá z propočtů ve studii, nejlevnější by bylo postavit jižní variantu – náklady by se měly pohybovat kolem 15 miliard Kč. O celou třetinu této částky by byla dražší varianta severní, jež by vyšla na cca 20 miliard Kč. Důvodem je zejména nutnost vybudovat na této trase několik tunelů. Zdaleka nejvíc by však stálo vybudování superseverní trasy, která vede členitým terénem – zvláště kolem Železného Brodu by jeden tunel navazoval na druhý, což by bylo ještě pravidelně prokládáno dlouhými mosty. Celkové náklady na superseverní variantu jsou tak odhadovány na přibližně 37 miliard, přičemž ve studii stojí, že neúměrná ekonomická náročnost tohoto koridoru není vyvážena výhodami plynoucími z jiných parametrů. Vedle nejnižších celkových nákladů je jižní varianta nejlevnější i cenou na jeden kilometr výstavby silnice – ta v jejím případě činí přibližně 350 tisíc Kč, zatímco u severního koridoru celých cca 560 tisíc, a u superseverního dokonce přibližně 830 tisíc Kč.

Ze studie zřetelně vyplývá, že jižní varianta je nejvýhodnější i z hlediska ochrany lidského zdraví a ochrany přírody a krajiny. „V (severním) koridoru sice nejsou přítomny prvky, které by jednoznačně vylučovaly jeho realizaci, ale akumuluje se zde celá řada důležitých faktorů (vyšší vliv na obyvatelstvo, vliv na vodní zdroje, na chráněné oblasti přirozené akumulace vod, nadregionální biokoridory, dělicí efekt mezi částmi CHKO Český ráj, ovlivnění krajinných dominant, vizuální a hlukové narušení turisticky atraktivních oblastí, Geopark Český ráj aj.), které činí tento koridor ve svém souhrnu pro vedení trasy méně vhodný, než je koridor jižní,“ stojí ve studii. Superseverní koridor pak podle odborníků vykazuje vůbec nejhorší vliv na obyvatelstvo a navíc prochází územím s vysokou hodnotou krajinného rázu. Kvůli jeho uskutečnění by musely padnout rozsáhlé plochy lesa a silně by byly i jeho dopady na přírodně velmi cenné údolí Jizery. Realizace superseverní varianty je tak prý „na hranici přijatelnosti“.

Hodnocení ale není jednoznačné, koridory se totiž mezi sebou u různých parametrů liší, a to nezdědka i v protichůdném smyslu. Jižní koridor, ač celkově k životnímu prostředí nejšetnější, by si vyžádal velké zásoby cenné zemědělské půdy. Jako jediný taky přímo zasahuje do okraje území CHKO Český ráj, zpracovatel studie ale opakovaně zdůrazňuje, že tento zásah „nesmí být chápán jako diskriminační faktor pro jižní koridor“. Do CHKO byla prý trasa umístěna záměrně, protože jakékoliv vedení mimo CHKO má výrazně horší vliv na životní prostředí. Ministerstvo životního prostředí ve svém stanovisku ke studii navíc konstatuje, že trasování nemusí mít nutně průběh přes CHKO (koridor je v tomto místě totiž dost široký na to, aby vlastní trasa vedla i jinudy než přes CHKO, viz druhá mapa – pozn. aut.). Ve většině dalších ukazatelů (například bezprostřední kontakt s osídlením, ochranné pásmo vodního zdroje, průchod geoparkem Český ráj, zábor lesní půdy, protínání regionálních a nadregionálních biokoridorů a biocenter, zasahování do významných krajinných prvků nebo vizuální ničení krajinného rázu) však jižní varianta vítězí, přičemž severní a ještě častěji superseverní varianta jsou na tom nejhůř. Kvůli jižní variantě by se rovněž nemusely bourat žádné objekty, zatímco kvůli severní by šlo o tři objekty nebytové a v případě severní trasy o hned sedm objektů, z toho pět bytových. I severní varianta je ovšem podle zpracovatele uskutečnitelná, pokud budou přijata „zvýšená ochranná opatření“. Vůbec nejhorší by prý bylo prodlužování současného stavu. „Hygienické a zdravotní podmínky obyvatel na současné trase jsou naprosto nepřijatelné a budou se vlivem neustále rostoucí intenzity dopravy stále zhoršovat,“ píše se ve studii, jejíž autoři navíc připomínají, že ve vztahu k dopravnímu výkonu je nejbezpečnější provoz právě na dálnicích a rychlostních silnicích: „Pravděpodobnost úmrtí při ujetí jednoho kilometru na dálnicích a rychlostních silnicích je 3,4 krát nižší než na dvoupruhových silnicích I. třídy a 3,3 krát nižší než na silnicích II. a III. tříd.“

Zatímco se v předchozích hodnoceních jevila jako nejvýhodnější jižní varianta, z hlediska dopravní účinnosti vítězí varianta severní. Odklon jižní varianty od Jičina k Mnichovu Hradišti totiž trasu mezi koncovými body navrhovaných koridorů (tedy trasu mezi Úlibicemi a Rádelským mlýnem) o přibližně 20 kilometrů prodlužuje, což v praxi znamená u osobního auta prodloužení jízdy přibližně o 8,5 minuty a u nákladního auta o cca 13,7 minuty vůči severnímu koridoru. Jízda superseverním koridorem je jak u osobního, tak nákladního auta delší přibližně o 2,5 minuty než u severní varianty. „Z dopravního hlediska je napojení rychlostní silnice R35 a současně tahu E442 v úseku Hradec Králové – Liberec do prostoru Mnichova Hradiště nelogické,“ píše se ve studii. Problémem je hlavně to, že velká část řidičů, která by měla využívat nově postavenou R35, by kvůli kratší vzdálenosti radši jela po stávající silnici I/35. Na ní by sice v případě vybudování trasy R35 v jižním koridoru vyrostly obchvaty obcí, takže by se ulevilo lidem, kteří u současné I/35 žijí, zároveň by se tím ale zvýšila atraktivita jejího využívání – provoz už by nebyl zpomalován průjezdy obcemi. Navíc by se podle autorů v případě jižního koridoru vytvořilo souběhem silnic R10 a R35 mezi Mnichovským Hradištěm a Turnovem zbytečné riziko omezení dvou důležitých silničních tahů současně (například při nějaké vážné dopravní nehodě). Podle

Radní Libereckého kraje pro dopravu Martin Sepp a Markéta Kovaříková a její kolegové z koalice (ČSSD). Podle něj kraj žádnou z variant nepředfarských sdružení S.O.S. Český ráj ovšem míní, že Licence: Creative Commons Attribution-Share Alike 3.0 Unported

3.0 Unported

Licence: Creative Commons Attribution-Share Alike 3.0

Foto: Jan Stejskal/Ekolist.cz

Foto: Jan Stejskal/Ekolist.cz

studie by tak vlastně vedení silnice v jižním koridoru neřešilo obsluhu území okolo stávající I/35 a

způsobilo by větší intenzity provozu na silnicích v oblasti mezi Turnovem a Lomnicí nad Popelkou, než jaké by tam panovaly v případě výstavby severní varianty. Obsluhu území kolem stávající I/35 ale podle studie neřeší ani případná superseverní varianta R35, i když ta samozřejmě zlepšuje dopravní napojení Železného Brodu a Semil. Zase ale mívá historický dopravní uzel Turnov.

Severní varianta se podle studie jeví jako výhodná i z hlediska ekonomického přínosu pro její uživatele. Stejně je na tom i superseverní varianta, jejíž používání by výrazně zlevnilo náklady lidí, kteří dnes v oblasti Železného Brodu a Semil musejí používat silnice nižších tříd, ovšem tyto výhody jsou vykoupeny vysokými náklady na vlastní stavbu, takže jsou v souhrnu srovnatelné s výhodami severní trasy. Naopak jižní koridor je z tohoto hlediska neefektivní, protože uživatelé by museli jezdit po delší trase, tudíž by spotřebovávali víc pohonných hmot apod. Anebo by naopak zůstávali na stávající I/35.

Zapojí se veřejnost?

Jak už bylo napsáno, výše uvedené údaje jsou opsány z tzv. Studie proveditelnosti a účelnosti silnice R35, kterou v loňském roce dokončila liberecká firma Valbek. Jak Ekolistu řekla Kateřina Lauermannová, vedoucí odboru územního rozvoje Libereckého kraje, studie vznikla na základě požadavku české vlády vybrat jeden koridor pro tzv. Politiku územního rozvoje (PÚR), což je celostátní dokument týkající se územního plánování. Konzultaci při přípravě studie se proto účastnili nejen zástupci všech krajů, kterých se výstavba zmíněného úseku týká (tedy Středočeského, Libereckého a Královéhradeckého), ale i například ministerstva dopravy nebo ministerstva životního prostředí (MŽP). Právě ministerstvo dopravy mělo podle PÚR konečnou variantu vybrat, a to v součinnosti s MŽP. Všechny tyto instituce se ostatně ke studii i vyjadřovaly a třeba MŽP ve svém stanovisku z loňského prosince konstatuje, že se mu jako nejvhodnější jeví koridor jižní. K samotné studii má pak MŽP několik výhrad, například se jeho zástupcům nelíbí, že ve studii nebyl respektován požadavek, aby byla prověřena i varianta dvoupruhového nebo třípruhového rozšíření současné I/35. MŽP rovněž upozorňuje na to, že zpracovatelé mezi dubnem a červnem loňského roku změnili parametry dopravní intenzity tak, že o 10–20 % snížili zatížení jižní a superseverní varianty, kdežto parametry využití severního koridoru zvýšili. Ministerstvo ve svém stanovisku taky uvádí, že celé trasování mezi Hradcem Králové a Libercem musí podstoupit posouzení dopadů na životní prostředí, protože bez něho by se do celého procesu hledání vhodné varianty nemohla řádně zapojit veřejnost. Studie proveditelnosti by pak měla sloužit při tomto posuzování jako jeden z podkladových materiálů.

Zapojení veřejnosti bylo přitom jedním z ožehavých bodů výběru trasy. Politici z předchozího vedení Libereckého kraje (většinu měla ODS) se do informování občanů v této věci moc nehrnuli a nové vedení složené především ze zástupců ČSSD slibovalo otevřenější přístup. Pak se ale loni zachovalo podobně jako předtím ODS, celou studii odmítlo veřejně představit a začalo s ní seznamovat pouze zastupitele v dotčených obcích. Nakonec ale tlaku veřejnosti ustoupilo a 21. června uspořádalo na Kozákově první veřejné představení této studie. Napjatá atmosféra setkání, kterého se zúčastnily stovky lidí, jen potvrdila, o jak citlivé téma jde. Na místě byl nejen radní Libereckého kraje pro dopravu Martin Sepp (ČSSD), ale i zástupci různých odborů krajského úřadu a zhotovitelé studie.

Kozákov

Organizátoři si původně představovali, že lidé se budou na obrazovkách seznamovat s jednotlivými koridory a případně sami diskutovat se zástupci kraje nebo s přítomnými odborníky. Lidé ale chtěli diskutovat veřejně a nahlas. Jako první si pak vzala mikrofon Markéta Kovaříková z koalice občanských sdružení S.O.S. Český ráj a za bouřlivé podpory přítomných představitel kraje i odborníky ostře zkritizovala za to, že lidem kompletní studii vůbec nepředstavují, neodpovídají na jejich otázky a nevysvětlují, jak vlastně k závěrům studie dospěli. Navíc zdůraznila, že představované trasy jsou jen návrhy, o nichž se v současnosti vůbec nerozhoduje, rozhoduje se pouze o koridorech (viz modře vyšrafované oblasti na druhé mapě – pozn. aut.) a vlastní technické řešení pak může dopadnout všelijak – třeba i bez tunelů, které mají snížit dopady na lidi žijící poblíž trasy. „Mně připadá skoro jako podvod na lidi, že jim kraj ukazuje nějaké vizualizace s tunely apod.,“ řekla později Ekolistu. „Snažit se někoho přesvědčit, kde všude bude tunel, když se teď jen vybírá koridor a když se navíc v současnosti chystá změna technických norem tak, aby se eliminovaly tunely a mosty na trasách kvůli zlevnění výstavby silnic a dálnic, tak to mi připadá slušně řečeno zavádějící.“ V dalším projevu pak požadovala vysvětlení nesrovnalostí ve studii, které znevýhodňují hodnocení jižního nebo superseverního koridoru.

Přestože přinejmenším někteří zpracovatelé studie byli na Kozákově přítomní, místo jejich odpovědi vystoupil moderátor a lidem sdělil, že to tak prostě je. Následující nevoli většiny přítomných se pak snažil uklidnit výzvou, aby všechny připomínky dali dohromady a obrátili se s nimi na kraj. Když bylo patrné, že se lidé veřejných odpovědí na své otázky nedočkají, označili celou akci za divadlo a obvinili kraj, že dlouhodobě protlačuje severní variantu. To ale na místě krajský radní Martin Sepp opakovaně odmítal. „Trvám na tom, že jako Liberecký kraj nepreferujeme žádnou z variant,“ řekl Ekolistu. „Věděli jsme, že je to konfrontační téma, protože ale nechceme hrát politiku ODS, která to neřešila a rozhodovala bez lidí, uspořádali jsme prezentaci. Že má prezentace chyby, to asi má,“ připustil Martin Sepp.

V následujících vstupech pak lidé komentovali různé varianty, většinou kritizovali tu severní kvůli ničení krajiny Českého ráje nebo kvůli průchodu Turnovem. Výjimkou mezi řečníky se stal Jan Zima z Turnova, který naopak odmítal jižní koridor s tím, že drtivá většina aut z Liberce na Hradec Králové by v případě jeho vybudování stejně jela po staré silnici. Navíc by podle něj při vybudování jižní varianty hospodářsky upadal region Semilská. Odpůrce severní trasy naproti tomu podpořil Pavel Kverek, zastupitel Kněžmostu, a to i přesto, že jeho obec leží v trase jižního koridoru. Podle něj by byl totiž průtah rychlostní silnice Českým rájem

Pohled na Trosky z Kozákova. Právě tímto územím by případně vedla tzv. severní varianta.

Licence: Creative Commons Attribution-Share Alike
3.0 Unported

Foto: Jan Stejskal/Ekolist.cz

severní variantou pro tuto oblast smrtící záležitostí. Daniel Mach z odboru investic na semilském městském úřadu zase reagoval na slova o úpadku Semilsku. Ne všichni v Semilech jsou podle něj pro superseverní variantu, spíše je to tak půl na půl, a navíc je prý lež, že by tato varianta vyřešila něco s nezaměstnaností na Semilsku. „Semilsko nemá žádné podnikatelské plochy, tam se dělá na úřadech, v nemocnicích, ve školách apod., takže jestli bude superseverní varianta, nebo ne, je úplně jedno,“ uvedl Daniel Mach. Superseverní

varianta by podle něj zničila území daleko větší než ta severní. „Rozhodně to není alternativa, která by se měl dál posuzovat,“ zakončil své vystoupení Daniel Mach.

Jak řešit obslužnost

Do debaty se zapojil i bývalý ministr životního prostředí Martin Bursík (SZ). Vysvětlil, že se na ministerstvu snažil zabránit tomu, aby rychlostní silnice vedla mezi jádrovými oblastmi Českého ráje a zatahovala by tranzitní dopravu do Turnova. Ministerstvo pod jeho vedením proto zastavilo schválení Politiky územního rozvoje, do níž byl prý úředníky vybrán severní koridor. Následně slíbil, že se bude snažit, aby došlo ke skutečně objektivnímu posouzení všech variant – podle něj by pak severní koridor kvůli dopadům na obyvatele i krajinu vůbec neměl šanci.

Po něm promluvil František Pelc, současný náměstek MŽP a předseda zelených v Libereckém kraji. I on zdůraznil, že MŽP dlouhodobě prosazuje věrohodné vyhodnocení dopadů všech tří variant. „Podle předběžného hodnocení, které není ukončené, vychází ekologicky nejvýhodněji a kupodivu i nejlevněji jižní varianta. Úplně nejdražší je superseverní, která ale ještě v mnohém může být propracována,“ uvedl František Pelc. K tomu, že je celá diskuse dost komplikovaná, pak dodal: „No jasně, že je to komplikované. Tady totiž nebudujeme nějakou turistickou stezku, ale kus úseku, který propojuje Istanbul s Hamburkem.“ Kamionová doprava se pak podle něj pohrne tam, kde jí postavíme cestu – v případě vybudování severní varianty by tak byla do Českého ráje svedena nová kamionová doprava. „Teď je tam celková hustota asi 8000 aut denně a odhaduje se, že se zvedne asi třikrát – no to je přece velký problém!“ varoval Pelc. Jelikož je navíc tato rychlostní silnice uvedena mezi rozvojovými osami Libereckého kraje, ponese s sebou i rozvoj různých developerských aktivit, montovaných hal atd. „Tohle mi s krajinou Českého ráje moc dohromady nejde.“ Jednoznačně pak podpořil jižní variantu, která podle něj může pomoci i přetíženému spojení mezi Jičínem a Mladou Boleslaví. Z hlediska dálkové dopravy je pak podle něj to, že je jižní varianta delší, zcela bezvýznamný problém.

O tom, že se vybírá část koridoru pro transkontinentální magistralu, se zmínil i krajský radní Martin Sepp a rovněž ve vládní Politice územního rozvoje je v bodě týkajícím se rychlostní silnice R35 mezi Hradcem Králové a Libercem uvedeno, že jde o součást TEN-T, tedy sítě transevropských dopravních koridorů. Petr Hofhansl z firmy CityPlan, která pro studii proveditelnosti zpracovávala model tzv. dopravní účinnosti jednotlivých variant, ovšem Ekolistu řekl, že to není tak úplně pravda. Podle něj jde pouze o doplňkový tah E442, tím hlavním bude E55, která v ČR vede po dálnici D8 přes Prahu na D1. Po silnici přes Český ráj prý transkontinentální doprava jezdit nebude: „Němci se totiž zatím tváří tak, že nepřipustí, aby přes jejich území z Hrádku nad Nisou a dál vedla rychlostní komunikace. Teoreticky by lidé z Německa mohli na Turnov jezdit živelně, ale to se jim nevyplatí – to by se museli u Drážďan vydat na Žitavu a pak po silnicích I. třídy dojet do Hrádku nad Nisou. Jenomže za tu dobu už budou po D8 v Ústí nad Labem. Tak proč by to dělali?“ argumentuje Petr Hofhansl. Jižní varianta má podle něj ovšem oproti té severní z hlediska dopravní účinnosti ještě mnoho dalších nevýhod. Stáhla by totiž podstatně méně vozidel ze stávající silnice I/35. „Přitom ta rychlostní silnice se má stavět přece proto, aby po ní auta jezdila, ne proto, aby zůstala na současné silnici. Když jsme v modelech ‚uzavřeli‘ území mezi Rádelským mlýnem a Úlibicemi, tak jenom 30 % dopravy byl tranzit z tohoto území – a to jsme i lidi, kteří jeli do Liberce, počítali jako tranzit. Když se pak bavíme o intenzitě dejme tomu 24 000 aut denně, tak by dálkový vnitrostátní tranzit dělal přibližně jen 10 % tohoto počtu – a kvůli tomu nemá cenu rychlostní silnici stavět.“

S tím, že by jižní varianta mohla znamenat i nadále vysoký provoz na stávající silnici I/35, souhlasí i její zastánci. „Tohle riziko samozřejmě existuje, ale s tím, aby to nebylo pro dálkovou dopravu atraktivní, se dá něco dělat,“ namítá František Pelc z MŽP. Podle něj by se musely udělat obchvaty obcí, zpomalovací pruhy a případně i třeba kruhové objezdy. Navíc by silnice měla přejít do kategorie regionální komunikace. „Myslím, že to je na místě, protože jinak se tam kamiony budou tlačit dál. Řešit to ale jde – když se chce,“ tvrdí František Pelc.

Podle Petra Hofhansla z CityPlanu ale stát v tomhle asi těžko couvne. „Na silnici I. třídy v majetku státu není možné zakázat nákladní dopravu a není na ní možné ani budovat retardéry. Můžou se tam vybudovat okružní křižovatky, to ano, ale silnice I. třídy musí mít nějakou kvalitu, to je holt její účel. Stát si přitom musí držet pořádnou síť silnic tak, aby se lidé někam dostali,“ míní Petr Hofhansl.

Jižní varianta by navíc podle něj neřešila ani situaci dopravy ze Semilsku. „Dnes v Turnově přes náměstí Českého ráje jezdí 18 000 aut za den. Kdyby se vybuvovala jižní varianta, tak se s tímhle problémem nijak nehne a stejně by se musel udělat nějaký průtah nebo obchvat Turnova. To severní varianta řeší, protože obchvat Turnova, který svádí i dopravu od Semil, je její součástí. Lidé občas říkají, že házíme jižní variantě klacky pod nohy. Ale to není pravda. My jen řešíme obsluhu území v současném koridoru I/35. A když novou trasu postavíme moc daleko, tak lidé stejně pojedou po původní trase,“ opakuje Petr Hofhansl. Na Kozákově si navíc postěžoval na atmosféru celého setkání. „Slyšel jsem snad desetkrát, že jsme podplaceni a že zvýhodňujeme nějakou variantu. Ale to by firma udělala jednou, možná dvakrát, a skončila by. Zadáni bylo naprosto průhledné a ze všeho byly pořizovány záznamy,“ řekl Ekolistu Petr Hofhansl z firmy CityPlan.

Sever už je navržen

Co se bude dít s rozhodováním dál? Představitelé Libereckého kraje se nechali slyšet (a radní Martin Sepp to Ekolistu potvrdil), že by o trase silnice mezi Jičínem a Libercem chtěli mít jasno ještě letos.

Vybraný koridor by měl být zanesen do dvou dokumentů – jednak do celostátní Politiky územního rozvoje ČR (PÚR) a taky do Zásad územního rozvoje Libereckého kraje (ZÚR). V ZÚR Libereckého kraje už je dokonce jedna varianta zanesena – ta severní.

„V ZÚR je zatím návrh Libereckého kraje, který vyplývá z dostupných informací z období, kdy se Zásady územního rozvoje zpracovávaly. Je tam

nabízený severní koridor, protože jako Liberecký kraj nemůžeme projektovat na cizím území (jižní koridor vede přes Středočeský kraj – pozn. aut.) a protože jsme v té době neměli žádné oficiální podklady pro superseverní variantu. Jestliže bude do PÚR vybrán jiný koridor, potom se Liberecký kraj musí přizpůsobit,“ říká k tomu vedoucí odboru územního plánování Libereckého kraje Kateřina Lauermannová. Na celostátní úrovni v současnosti ministerstvo dopravy podporuje spíš severní koridor, ministerstvo životního prostředí naopak ten jižní.

Pro Zásady územního rozvoje kraj potřebuje souhlasy obcí, a tak je s návrhem objíždí. Rozdělení republiky na kraje přitom v tomto případě nakonec možná bude hrát větší roli, než se na první pohled zdá. „Když jako krajský reprezentant objíždíte obce v Libereckém kraji, tak s nimi logicky nemluvíte o jižní variantě, protože ta vede Středočeským krajem,“ uvažuje František Pelc z MŽP. „Já proto kraj trochu podezřívám, že přestože jsou ty tři varianty vyhodnocené a celkem jasně krystalizuje, že by jižní varianta byla nejlevnější, nejšetnější a z hlediska obslužnosti přijatelná, tak kraj obcím předkládá k vyhodnocení dvě varianty: superseverní a severní. A protože superseverní koridor je velmi drahý a má i další problémy, může od něj kraj ustoupit a je zase zpátky u severní varianty.“ Jeho slova nepřímo potvrzuje i krajský radní Martin Sepp. Jemu samotnému je prý jedno, který koridor bude vybrán. „Pokud se to udělá šetrně, tedy ‚zeleně‘, tak je přijatelná každá z variant. Nejhorší je nedělat nic.“ Jižní varianta je ale podle něj problematická kvůli svému vedení přes střední Čechy. „Protože jde o ožehavé téma, snažil jsem se jednat se Středočeským krajem, jak by se tvářili na jižní variantu. Pro nás by totiž bylo nejjednodušší to odsunout, přehodit jižní variantu Středočeskému kraji a říct jim, ať se starají. Jenomže pro Středočeský kraj tahle silnice bohužel není priorita, ti řeší obchvat Prahy a podobné věci, takže kdybychom se rozhodli pro jižní variantu, tak by se dvacet let neudělalo nic.“

V Politice územního rozvoje ČR, kterou vláda schválila toto pondělí, zatím zůstává situace otevřená – ministerstvo pro místní rozvoj společně s ministerstvem dopravy, ministerstvem životního prostředí a s dotčenými kraji v ní dostalo za úkol „územní studii, která zohlední požadavky udržitelného rozvoje území, provést výběr koridoru kapacitní silnice s ohledem na území CHKO Český ráj a lokality soustavy Natura 2000 a stanovit požadované podmínky jeho územní ochrany“. Datum, do kdy mají instituce svůj úkol splnit, bylo stanoveno na rok 2010.

Další informace:

Studie proveditelnosti a účelnosti silnice R35 byla v době zveřejnění tohoto článku v plném znění ke stažení na stránkách koalice občanských sdružení S.O.S. Český ráj zde.

Souhrn Studie proveditelnosti a účelnosti silnice R35 byl v době zveřejnění tohoto článku na stránkách Libereckého kraje zde.

Český ráj se stal geoparkem UNESCO, spor o R35 pokračuje dál – říjen 2005

Jablonecký deník

23.7.2009

Rychnovské děsí R35 supersever

Liberecký a Královéhradecký kraj - Jedna z variant vedení rychlostní silnice se bezprostředně dotýká hned několika míst na Jablonecku. Vzniklo sdružení a obce se chtějí superseverní variantě bránit. Navíc je nejdražší ze všech. Upřednostnili by jižní.

Superseverní varianta je jednou ze tří možností dostavby rychlostní komunikace R 35 na trase Rádelský Mlýn - Úlibice. Vznikla během loňského roku jako náhradní řešení severního koridoru, který se setkal s velkým odporem města Turnova i přilehlých obcí.

Lidé v obcích, kterých by se stavba bezprostředně dotkla, jsou zděšení. „Sám o tom vím snad jen měsíc, byl by to velký zásah do krajiny i života lidí. Musíme se bránit, dokud je čas,“ řekl Petr Hons z Pulečného a současně jeden z iniciátorů sdružení, pod jehož hlavičkou se chtějí nespokojené obce bránit.

Devět tunelů a také devatenáct mostů

Tato varianta trasy je nejnákladnější a podle lidí k přírodě nejdrastičtější varianta. Na úseku dlouhém cca 44 km předpokládají vybudování 9 tunelů a 19 přemostění. Prochází například přírodním parkem Maloskalsko a velmi cenným údolím Jizery.

I když se mluví o rychlostní komunikaci, lidé se bojí stavby v rozsahu dálnice a tím několikanásobného nárůstu hluku i smogu

Údolí Jizery u Spálova. Případná tzv. superseverní trasa R35 by zřejmě vedla po loukách a zemědělských plochách ve střední části snímku, v pravé části by pak údolí Jizery překonávala přibližně 500 metrů dlouhým mostem.

Licence: Creative Commons Attribution-Share Alike 3.0 Unported

Foto: Jan Stejskal/Ekolist.cz

v jejich okolí.

„Jsme tady v kotlině a slyšela jsem, že průjezd kolem Rychnova propočítali na čtyřicet tisíc aut za den. Vždyť se tu nebude moci ani vyvětrat,“ postěžovala si Jana Hozáková z Rychnova s tím, že v jejich obci jsou již teď časté mlhy a inverze.

Krajští úředníci už o nesouhlasu vědí

I zastupitelé jednotlivých obcí se shodují na tom, že toto náhradní řešení rozhodně není šťastné. „Ihned, jak jsme se o tomto návrhu dozvěděli, napsali jsme za naši obec oficiální negativní stanovisko úřadu Libereckého kraje,“ dokladuje starosta obce Dalešice Josef Hujer.

Lidé by chtěli vědět, co se peče za jejich zády. Moc podrobných informací nemají a potřebují situaci pořádně vysvětlit. Iniciativy se chopili v Rychnově.

Sejdou se v pátek večer v Besedě

Samotnou schůzku, která začíná v pátek v 19.00 v sále Besedy, iniciovali někteří občané s pomocí starosty Rychnova Františka Chlouby.

„Hlavním úkolem je informovat obyvatele dotčených obcí, kteří ve většině případů o této variantě ještě nevědí, jak hodně a jak blízko k jejich domovům zasahuje,“ uvedla jedna z organizátorek.

Jižní varianta se regionu vyhne

Pro Liberecký kraj jsou prospěšné pouze Severní a Superseverní varianta, mezi těmi se tedy pravděpodobně bude rozhodovat. Jižní varianta by totiž vedla Středočeským krajem. Podle hejtmana Stanislava Eichlera je však prioritou Středočechů obchvat Prahy.

„Rozhodovat bude Ministerstvo dopravy ČR, my mu však hodláme zaslat naše stanovisko a doufáme, že ho na ministerstvu budou brát v potaz. Jde především o místní lidi, kteří v tom budou žít,“ zdůraznil letos na jaře hejtman Libereckého kraje Stanislav Eichler.

Své stanovisko by kraj mohl vydat ještě letos

Ministerstvo dopravy spolu s ministerstvem životního prostředí chce vynést verdikt ještě letos. Vláda totiž schválila návrh Politiky územního rozvoje.

Liberecký kraj se bude vyjadřovat k tomu, kudy silnice povede v úseku mezi Turnovem a Jičínem, tedy v oblasti Českého ráje. Kraj má podle radního pro dopravu Martina Seppa ale jen hlas poradní. Rozhodovat budou ministerští úředníci.

Varianta, která by byla nejlevnější a zároveň by se asi nejvíce zamlouvala ekologům, je tedy pravděpodobně ze hry. Proti Severní variantě, jejíž výstavba by si mohla vyžádat až 19 miliard korun, naopak od začátku brojí ekologické organizace.

Superseverní varianta R35

Superseverní varianta je nejdražší ze všech

Severní trasa nejvíce zasahuje do chráněné oblasti Českého ráje. „Obě varianty mají své výhody i nevýhody. Superseverní varianta tolik nezasahuje do chráněné přírodní lokality Českého ráje, ale zase je téměř dvojnásobně dražší,“ uvedl hejtman.

Její stavba by si vyžádala 37 miliard, ale podle hejtmana by rovněž pomohla vysoké nezaměstnanosti, která trápí oblast Semilská.

Kraj už připravil prezentace, lidé moc velký zájem ale neprojeví.

„Zatím nelze říct, že se přikláníme k jedné nebo druhé variantě. Mohu slíbit, že rozhodujícím jazyčkem na vahách bude mínění veřejnosti, tedy především místních obyvatel,“ dodal hejtman Stanislav Eichler.

R 35 je páteřní komunikace, která by po své kompletní dostavbě měla propojit Liberec s Olomoucí a časem ve své podstatě ulevit dálnici D1.

zpravodajové Deníku

https://jablonecky.denik.cz/zpravy_region/rychnovske-desi-r-supersever20090723.html

Jičínský deník

18.8.2009

Superseverní varianta silnice: stejný odpor jako severní

Český ráj, Jablonecko -Stejně mohutně jako jedno občanské sdružení bojuje proti silnici Českým rájem, druhé bojuje proti superseverní variantě kolem Rychnova k Jablonci nad Nisou.

Do konce roku by se mělo rozhodnout mezi těmito variantami, odpůrci té superseverní se sešli v pátek v Rychnově.

Nedávno vzniklé občanské sdružení Občané proti superseverní variantě R35 tvrdí, že tato verze dostavby rychlostní silnice R35 je největším zásahem do životního prostředí a byla by i nesmyslně drahá, tvrdí. Jeho zástupci v pátek večer iniciovali již druhé veřejné setkání, aby získali co nejširší členskou základnu. Na setkání v sále restaurace Beseda v Rychnově u Jablonce vystoupila s negativním stanoviskem k superseverní variantě R35 také senátorka Soňa Paukrtová.

„Superseverní varianta podle mě opravdu není vhodná, a to jak z hlediska dopadu na krajinu, tak z pohledu nákladů. V jejím rámci má vzniknout řada tunelů a desítky mostů. Navíc smyslem dostavby silnice je hlavně řešení spojení mezi Turnovem a Jičínem, což superseverní varianta, která by vedla kolem Rychnova k Jablonci, neřeší,“ vyjádřila se Soňa Paukrtová. Podle ní by měla tato trasa nejdrastičtější ekologické a krajinářské dopady.

Návrh superseverní varianty, který je jednou ze tří možností dostavby silnice R35, vznikl jako náhradní řešení severního koridoru, jenž se setkal s velkým odporem města Turnova i přilehlých obcí. I superseverní trasa ale vyvolala zděšení a odpor místních, o čemž svědčí jak bleskový vznik občanského sdružení brojícího proti této variantě, tak důrazně odmítavá stanoviska zástupců bezprostředně dotčených obcí.

„Ihned, jak jsme se o tomto návrhu dozvěděli, napsali jsme za naši obec oficiální negativní stanovisko Libereckému kraji,“ řekl nedávno starosta obce Dalešice Josef Hujer. Negativně vnímá superseverní variantu také starostka Skuhrova–Huntířova Jiřina Rybáková, která označuje navrhovanou trasu za nesmyslnou.

Superseverní varianta trasy R35 je nejnákladnější a podle lidí k přírodě nejdrastičtější varianta. Na úseku dlouhém zhruba 44 kilometrů předpokládá vybudování 9 tunelů a 39 přemostění. Prochází přitom například přírodním parkem Maloskalsko a velmi cenným údolím Jizery. I když se mluví o rychlostní komunikaci, lidé se bojí stavby v rozsahu dálnice a tím několikanásobného nárůstu hluku i smogu.

Občanské sdružení Občané proti superseverní variantě R35 proto požaduje v první řadě vyškrtnutí této možnosti z dalších jednání.

Pro Liberecký kraj jsou prospěšné pouze severní a superseverní varianta, mezi těmi se pravděpodobně bude rozhodovat. Severní trasa nejvíce zasahuje do chráněné oblasti Českého ráje, superseverní varianta je zase téměř dvojnásobně dražší.

„Zatím nelze říct, že se přikláníme k jedné nebo druhé možnosti. Mohu slíbit, že rozhodujícím jazyčkem na vahách bude především mínění místních obyvatel,“ řekl před nedávnem hejtman Libereckého kraje Stanislav Eichler.

Ministerstvo dopravy spolu s ministerstvem životního prostředí chce vynést verdikt ještě letos.

R 35 je páteční komunikace, která by po své kompletní dostavbě měla propojit Liberec s Olomoucí a časem ve své podstatě ulevit dálnici D1.

Pátečního setkání v Rychnově se zúčastnily tři stovky lidí, z nichž se řada připojila k občanskému sdružení.

https://jicinsky.denik.cz/zpravy_region/jcrychnov-silnice-rychlostni-odpor-dalnice20090817.html

Jablonecký deník: Superseverní varianta R35 má další odpůrce

18.8.2009 | JABLONEC | Jablonecký deník

Nedávno vzniklé občanské sdružení bojující proti superseverní variantě silnice R35 rozšiřuje svoji členskou základnu. Proti této finančně i ekologicky nevýhodné variantě jsou i zástupci obcí. O trase R 35 by se mělo rozhodnout ještě letos. Na serveru Jablonecký deník. ...zobrazit původní článek

Superseverní varianta R35 má další odpůrce

17. 8. 2009 Jan Vrabec

Jablonecko - Nově vzniklé občanské sdružení bojující proti superseverní variantě silnice R35 stále rozšiřuje členskou základnu. Při pátečním veřejném setkání vystoupila proti návrhu dostavby R35 i senátorka Soňa Paukrtová.

Superseverní varianta dostavby rychlostní silnice R35 je největším zásahem do životního prostředí a byla by i nesmyslně drahá, tvrdí nedávno vzniklé občanské sdružení Občané proti superseverní variantě R35. Jeho zástupci v pátek večer iniciovali již druhé veřejné setkání, aby získali co nejširší členskou základnu. Na setkání v sále restaurace Beseda v Rychnově u Jablonce vystoupila s negativním stanoviskem k superseverní variantě R35 také senátorka Soňa Paukrtová.

„Superseverní varianta podle mě opravdu není vhodná, a to jak z hlediska dopadu na krajinu, tak z pohledu nákladů. V rámci ní má vzniknout řada tunelů a desítky mostů. Navíc smyslem dostavby silnice je hlavně řešení spojení mezi Turnovem a Jičínem, což superseverní varianta, která by vedla kolem Rychnova k Jablonci, neřeší,“ vyjádřila se Soňa Paukrtová. Podle ní by měla tato trasa nejdrastičtější ekologické a krajinářské dopady.

Návrh superseverní varianty, který je jednou ze tří možností dostavby silnice R35, vznikl jako náhradní řešení severního koridoru, který se setkal s velkým odporem města Turnova i přilehlých obcí.

Bouří se zástupci obcí i obyvatelé

I superseverní trasa ale vyvolala zděšení a odpor místních, o čemž svědčí jak bleskový vznik občanského sdružení brojícího proti této variantě, tak důrazně odmítavá stanoviska zástupců bezprostředně dotčených obcí.

„Ihned, jak jsme se o tomto návrhu dozvěděli, napsali jsme za naši obec oficiální negativní stanovisko Libereckému kraji,“ řekl nedávno starosta obce Dalešice Josef Hujer.

Negativně vnímá superseverní variantu také starostka Skuhrova–Huntířova Jiřina Rybáková, která označuje navrhovanou trasu za nesmyslnou. „Chápu, že dostavba silnice R35 je potřeba, ale je logické, že každá dotčená obec se jí bude bránit. Každopádně superseverní možnost není výhodná jak ekologicky, tak finančně,“ konstatovala starostka Skuhrova–Huntířova Jiřina Rybáková.

Senátorka Soňa Paukrťová řekla, že má v úmyslu kontaktovat ve věci vládního zmocněnce.

Vznikly by tunely a desítky mostů

Superseverní varianta trasy R35 je nejnákladnější a podle lidí k přírodě nejdrastičtější varianta. Na úseku dlouhém zhruba 44 kilometrů předpokládá vybudování 9 tunelů a 39 přemostění. Prochází přitom například přírodním parkem Maloskalsko a velmi cenným údolím Jizery. I když se mluví o rychlostní komunikaci, lidé se bojí stavby v rozsahu dálnice a tím několikanásobného nárůstu hluku i smogu. Občanské sdružení Občané proti superseverní variantě R35 proto požaduje v první řadě vyškrtnutí této možnosti z dalších jednání.

Pro Liberecký kraj jsou prospěšné pouze Severní a Superseverní varianta, mezi těmi se pravděpodobně bude rozhodovat. Severní trasa nejvíce zasahuje do chráněné oblasti Českého ráje, superseverní varianta je zase téměř dvojnásobně dražší.

„Zatím nelze říct, že se přikláníme k jedné nebo druhé možnosti. Mohu slíbit, že rozhodujícím jazyčkem na vahách bude především mínění místních obyvatel,“ řekl před nedávnem hejtman Libereckého kraje Stanislav Eichler.

Rozhodnuto bude ještě v letošním roce

Ministerstvo dopravy spolu s ministerstvem životního prostředí chce vynést verdikt ještě letos.

R 35 je páteční komunikace, která by po své kompletní dostavbě měla propojit Liberec s Olomoucí a časem ve své podstatě ulevit dálnici D1.

Pátečního setkání v Rychnově se zúčastnily tři stovky lidí, z nichž se řada připojila k občanskému sdružení

Krkonošský deník

24.8.2009

"Je to zruďnost," říká starosta Malé Skály

Malá Skála /ROZHOVOR/ - Superseverní varianta rychlostní silnice R35 naráží v regionu na stále větší odpor. Vzniklo občanské sdružení a do boje jdou i obce.

Dostavba rychlostní silnice R35 na trase Rádelský Mlýn - Úlibice. Snad všichni se shodují, že je potřeba. Problém je, že rychlostní silnici na svém území nikdo nechce.

Dříve existovaly pouze dvě varianty dostavby. Jižní, která by vedla Středočeským krajem a severní, která by se dotkla Českého ráje. Proti tomu se ale vzbouřilo město Turnov i okolní obce.

A tak vznikla další varianta, superseverní, která by se významně dotkla i Jablonecka. Je to možnost s přehledem nejdražší. Zahrnuje tunely a desítky mostů. A i tato varianta se setkala s velkým odporem.

Například na Malé Skále, kde by měl podle navržených plánů v části Mukařova vyrůst 340 metrů dlouhý most. Na reakce jsme se zeptali starosty obce Jiřího Nejedla.

Co si myslíte o superseverní variantě dostavby silnice R35, a jaký dopad by měla přímo na vaši obec?

Je to nesmysl. Tato varianta je z hlediska zásahu do životního prostředí a krajiny vyložená zruďnost. Silnice by vedla nad přírodním parkem Maloskalsko a zničila by údolí Jizery. Snad ani není možné, aby tato varianta v jakékoliv ekologické studii vyšla pozitivně. Je to jednoznačně nejhorší možnost ze všech. Vezměte si už jen ten paradox, že v přírodním parku Maloskalsko nesmíme ani postavit dům a teď hrozí, že by tam vznikl několikasetmetrový most.

Jaké kroky můžete jako obec podniknout proti realizaci superseverní varianty R35?

Už asi před měsícem jsem kontaktoval Liberecký kraj a poslal na krajský úřad jednohlasné usnesení zastupitelstva, které superseverní variantu R35 odmítá. Zúčastnil jsem se také veřejného setkání ohledně superseverní varianty R35 v Rychnově, kterou iniciovalo nedávno vzniklé občanské sdružení Občané proti superseverní variantě R35.

Hlásíme se k tomuto sdružení a masivně rozšiřujeme členskou základnu. Daří se to, protože stále více lidí si uvědomuje, co by vznik silnice znamenal. Občanskému sdružení jsem také doporučil kontaktovat vládního zmocněnce.

Myslíte si, že vznik tohoto občanského sdružení může hrát ve výsledku nějakou zásadní roli?

To rozhodně. Vzniklé občanské sdružení může mít dokonce klíčový význam. Kdyby tu nebylo, obecně by se vědělo pouze o odporu a negativních stanoviscích vůči severní variantě.

Jak se k tomu, že by silnice R35 vedla Mukařovem, čili přímo přes Malou Skálu, staví místní lidé?

Nenašel byste jediného člověka, který by řekl, že by to přivítal. Odpor je jednotný a stále narůstá.

Mluví se o tom, že jižní varianta dostavby R35 pravděpodobně vypadne ze hry a ministerští úředníci budou rozhodovat mezi superseverní a severní variantou.

Sever, který by se dotkl Českého ráje, je podle vás přijatelnější?

Jednoznačně tvrdím, že je přijatelnější. V rámci severní varianty se dá narozdíl od superseveru stavět ekologicky a je možné silnici i odhlučnit. Několikasetmetrové mosty, které by měly vzniknout v rámci superseverní varianty, neodhlučníte. Severní varianta navíc do Chráněné krajinné oblasti Českého ráje jako takové v podstatě nezasahuje.

Ve věci ale zřejmě nikdo neustoupí...

Jestli jižní varianta skutečně padne, bude to boj. Zvláštní roli v něm hraje Turnov, který je ve věci rozpolcený. Turnovští vědí, že tah z Turnova do Jičína je špatný a musí dojít ke změně, jenže spouště lidí severní varianta z osobních důvodů vadí.

Každý bude vždycky proti tomu, aby na jeho území vedla taková silnice, to je jasné. Nám a celému občanskému sdružení Občané proti superseverní variantě R35 jde ale především o to, aby byla celá věc skutečně objektivně posouzena a aby při rozhodování nehrály roli žádné lobbistické skupiny.

https://jablonecky.denik.cz/zpravy_region/je-to-zrudnost-rika-starosta-male-skaly20090823.html

Hradecký deník

31.10.2009

Dálnice D11 a R35 možná postaví soukromníci

Východní Čechy – /HLASUJTE V ANKETĚ/ To, co skončilo fiaskem při budování dálnice do Ostravy, by mohlo podle představ radních Královéhradeckého kraje fungovat u pokračování D11 z Hradce přes Trutnov na polské hranice.

Rozhodli se vyhlásit tendr na studii proveditelnosti výstavby metodou PPP, tedy za pomoci peněz soukromých investorů.

Stát kvůli nedostatku peněz pozastavuje i připravené projekty, natož ty plánované. Královéhradecký kraj se rozhodl zjistit možnosti veřejně–soukromého partnerství u D11 mezi Hradcem a Trutnovem.

Pravdou ovšem je, že představy, nepředstavy, finanční možnosti státu pokračovat s D11 jsou nyní tak mizivé, že soukromý kapitál je nyní jedinou možností. Touto formou se ostatně možná bude stavět i navazující dálnice R35 z Hradce do Mohelnice, která je potřeba kvůli odlehčení přetížené brněnské dálnice D1.

„Vstup soukromého investora by výstavbu R35 urychlil jak z hlediska finančního, tak i stavebního. Dobré zkušenosti s PPP projekty můžeme čerpat z okolních zemí,“ řekl nedávno ministr dopravy Gustav Slamečka.

Ani na R35, ani na D11 totiž v rozpočtu nejsou téměř žádné peníze, s vyčerpanými bruselskými fondy už také nelze počítat. Stát dokonce kvůli Janotově balíčku pozastavuje už připravené silniční projekty, natož aby začínal další.

A zatímco Poláci chtějí svou A3 od Baltu přivést k českým hranicím u Královce už v roce 2012, v té době se bude na našem území D11 teprve někde mezi Hradcem a Jaroměř. „Dálnice D11 by se nemusela stavět jen za peníze státu. Dnes se její výstavba na veřejné finanční zdroje spolehnout nemůže. Kraj chce proto nechat připravit studii, která prověří a otevře možnost stavět D11 ve spolupráci soukromníků a veřejných institucí. Krajští radní proto schválili zadání výběrového řízení na návrh řešení studie proveditelnosti stavby dálnice D11 metodou PPP,“ uvedl mluvčí Královéhradeckého kraje Imrich Dioszegi.

Kraj přitom dálnici nestaví, investorem je státní Ředitelství silnic a dálnic. „Nechceme ale sedět se založenýma rukama a jen kritizovat pomalé budování dálnice a přehruštěnou dopravu. Postup konzultujeme s ministerstvem dopravy,“ dodal mluvčí. Odmítá i výtku, že kraj tak vyhodí miliony korun, které by měl správně zaplatit stát. „Nepůjde ani o jednotky milionů, domnívám se.“

Z Hradce Králové zbývá dostavět na hranice s Polskem 64 kilometrů autostrády. Do Jaroměře bude mít statut dálnice, odsud dál parametry podobné rychlostní silnice.

Stát se přitom doposud nebyl schopen za 16 let finančně vypořádat s farmářkou Ludmilou Havránkovou, kvůli jejímž polím je D11 před Hradcem provizorně svedena na okesky. Kvůli vyřešení sporu se bude dokonce přeprojektovávat dálniční sjezd do Hradce.

Co si myslíte o PPP vy? Hlasujte v anketě vpravo.

Na Západě běžné, u nás pro ostudu

Východní Čechy/ Zkušenosti s PPP (public–private partnership), tedy projekty veřejně – soukromého partnerství, jsou v zemích na západ od našich hranic velmi bohaté, narozdíl od Česka. Tady je od dob, kdy tímto způsobem stát chtěl postavit ostravskou dálnici D47, synonymem nadávky a korupce. Dálnici mělo postavit izraelské konsorcium Housing & Construction. Spolupráce ale nakonec byla kvůli přemrštěným nákladům ukončena, dálnici nyní staví stát. Fiasko se vláda snaží napravit u dálnice D3 mezi Veselím nad Lužnicí a Českými Budějovicemi. Třicet kilometrů dálnice by zaplatila soukromá firma, vláda by jí náklady 30 let splácela například vybraným mýtným, poté by jí stát získal do vlastnictví. Už chystaný projekt PPP ale zastavil neúspěch vyvlastňovacího zákona ve sněmovně. Do rizika pozemkových tahanic šla kauza Havránková na D11 totiž žádný investor nepůjde. Na potřebu vyvlastňovacího zákona pro veřejně prospěšné stavby podle německého vzoru, kdy by se mohlo stavět bez ohledu na odpor majitelů pozemků a soudní spory, apeluje kvůli D11 a R35 i vedení Královéhradeckého a Pardubického kraje.

V OPATOVICÍCH KONČÍME. Na konci listopadu bude v Opatovicích nad Labem zprovozněna obří křižovatka, která napojí Hradec Králové a Pardubice na nedalekou dálnici D11. Třetí patro křižovatky představuje budoucí dálnici R35 na Olomouc, na tu ale nejsou peníze.

Kraj chce hledat peníze na stavbu dálnice také u soukromníků /TISKOVÁ ZPRÁVA KRÁLOVÉHRADECKÉHO KRAJE/

Dálnice D11 by se do budoucna nemusela stavět jen za peníze státu. Dnes se její výstavba na veřejné finanční zdroje spolehnout nemůže. Kraj chce proto nechat připravit studii, která prověří a otevře možnost stavět dálnici D11 ve spolupráci soukromníků a veřejných institucí. Krajský radní proto schválil zadání výběrového řízení na návrh řešení studie proveditelnosti stavby dálnice D11 metodou PPP (public – private partnership).

Návrh finančního řešení výstavby dálnice D11 popíše celou trasu od jejího dnešního konce na česko-polské hranice u Královce. Na polské straně hranice by mohla být dálnice hotova v roce 2012, z české strany by její stavbu mohly významně zdržet právě chybějící peníze na přípravu a výstavbu.

„Naši polští kolegové jsou v tomto směru velice aktivní, při výstavbě dálnic mají navíc velkou oporu v zákonech. U nás máme podle odborníků snad nejkomplicovanější právní prostředí pro získávání potřebných pozemků pro výstavbu dálnic ze všech zemí Evropské unie. Zákony by bylo potřeba změnit nejen pro snazší výkupy pozemků i pro využití právě projektů PPP,“ řekl královéhradecký hejtman Lubomír Franc.

Kraj chce použít návrh financování výstavby dálnice s použitím soukromých investorů jako konkrétní řešení problému s nedostatkem peněz. Tyto zkušenosti by bylo navíc možné využít při výstavbě dalších dopravních staveb v České republice. Kraj bude navržený způsob financování konzultovat s ministerstvem dopravy jako zástupcem investora stavby dálnice.

Kraj dálnici D11 nestaví, snaží se však prostřednictvím hejtmana odstraňovat překážky, které brání její výstavbě. Fungující čtyřproudová silniční tepna protínající kraj od Jihu na Sever by měla odvést z přetížených krajských silnic těžkou dopravu, zlepšit lidem cestování za prací, přilákat investory či zlepšit životní prostředí v městech a obcích, která nadměrná doprava významně zatěžuje.

https://hradecky.denik.cz/zpravy_region/dalnice_d11_r35_20091030.html

Už více než jedenáct stovek členů má občanské sdružení Občané proti superseverní variantě R35. Odpůrci superseverní trasy rychlostní silnice nepolevují ve snaze smést tuto variantu pod stůl a v minulém týdnu opět veřejně prezentovali své argumenty proti výstavbě.

Nechybělo rozhořčení nad tím, že superseverní varianta se nyní předělává s tím, že nová verze by měla mít menší dopad na lidi a životní prostředí.

Odpůrcům chybí bližší informace

„Žádné konkrétní informace o přetrasování superseverní varianty nemáme. Ministerstvo životního prostředí, kde měla tato iniciativa vzniknout, nám dokonce narozdíl od ministerstva dopravy dodnes neodpovídá na dopisy,“ konstatoval předseda občanského sdružení Občané proti superseverní variantě R35 Petr Hons.

Informace o předělávání superseverní varianty nemají ani starostové dotčených měst a obcí. Na čtvrtčním veřejném setkání na téma dostavby R35 v sokolovně na Malé Skále ostře vystoupil starosta Železného Brodu Václav Horáček.

„Všechny varianty samozřejmě mají své odpůrce. Kdo ale chce superseverní variantu? Liberecký kraj s ní ani nepočítá v územním plánu. Ještě jsem neslyšel názor, že se tahle varianta někomu zamlouvá, protože ji z jabloneckého okresu nechce snad nikdo. Stačilo by jen objet starosty dotčených obcí, zeptat se, a dál by se o superseverní variantě vůbec nemohlo uvažovat,“ vyjádřil se železnobrodský starosta.

Superseverní varianta je ale stále ve hře, o čemž svědčí už to, že se aktuálně předělává.

Supersever je jednou ze tří variant

Dostavba rychlostní silnice R35 má tři varianty. Původně byly jen dvě, a to jižní a severní. Jižní varianta by vedla Středočeským krajem, severní trasa se dotýká chráněné oblasti Českého ráje. Setkala se proto s odporem města Turnov a přilehlých obcí.

Na základě těchto protestů posléze vznikla úplně nová, superseverní varianta. Ta se prozměnu bezprostředně dotýká řady měst a obcí jabloneckého okresu. I na Jablonecku proto vzniklo hnutí odporu, zastoupené právě občanským sdružením Občané proti superseverní variantě R35.

„Proti výstavbě superseverní varianty protestujeme především proto, že je to nejdrsnější varianta pro lidi, krajinu i životní prostředí. Znamenala by zatížení dosud nezatíženého životního prostředí smogem a hlukem. Trasa by zdevastovala přírodní park Maloskalsko a další území s vysokou hodnotou krajinného rázu. Stejně tak by měla dopady na přírodně velmi cenné údolí Jizery. Navíc je superseverní varianta oproti dvěma dalším trasám nesmyslně drahá, náklady převyšují zbylé dvě varianty o zhruba sedmáct miliard korun,“ poznamenal Petr Hons.

Města a obce Jablonecka se bouří

Celá řada měst a obcí Jablonecka už poslala Libereckému kraji nesouhlasná stanoviska zastupitelstev k superseverní variantě R35. Kraj ale rozhodovat nebude, jeho hlas bude pouze poradní.

Verdikt o konečném vedení trasy vynese ministerstvo dopravy spolu s ministerstvem životního prostředí.

Podle náměstka hejtmana pro dopravu Martina Seppa zatím Liberecký kraj ani jednu ze dvou variant, které se dotýkají Libereckého kraje, nepreferuje.

„Vývoj je takový, že do konce měsíce se má znovu sejít pracovní skupina. Na stole máme petice jak proti severní, tak proti superseverní variantě a obě bereme na zřetel. Můj osobní názor je takový, že více problematická je superseverní varianta, už proto, že by se muselo stavět od nuly a tím pádem ji realizovat najednou, což je při státním rozpočtu podle mě spíše utopie,“ řekl Deníku Martin Sepp.

Rozhodnout by se mohlo už do konce letošního roku.

ARGUMENTY SDRUŽENÍ PROTI SUPERSEVERU

Je nejdřívější variantou k lidem i životnímu prostředí a krajině. Výrazné zatížení nezatíženého životního prostředí, zejména smogem a hlukem. Možnost průchodu takto složitým územím je vykoupena návrhem dlouhých tunelových úseků a řady velkých mostů, systémem tunel–most–tunel. Na této trase, dlouhé cca 44 km, je naplánováno celkem 10 tunelů, 39 mostů a 13 nadjezdů, vykácet by bylo nutné 13,5 km lesa. Silnici nelze budovat na úseky, neboť prochází obcemi, zemědělskými plochami a lesy, kde se nenachází žádná komunikace. Trasa devastuje přírodní park Maloskalsko a další území s vysokou hodnotou krajinného rázu, má dopady na přírodně velmi cenné údolí Jizery. Nenávratně znehodnocení krajiny a jejího rázu. Varianta je nejdražší, převyšuje zbylé dvě o cca 17 miliard korun, nejvyšší náklady na provoz a údržbu především v zimních měsících. Z důvodu nejvyšší náročnosti na provoz a údržbu především v zimních měsících je také největší zatížení životního prostředí především znečištěním spodních a povrchových vod vlivem solí.

https://jablonecky.denik.cz/zpravy_region/proti-superseveru-broji-uz-vice-nez-tisic-lidi.html

Jablonecký deník

9.11.2009

Proti superseveru brojí už více než tisíc lidí

Jablonecko/VIZUALIZACE/ – O definitivní trase dostavby rychlostní silnice R35 rozhodnou ministerstva. Poradní hlas bude mít Liberecký kraj. Ten zatím nemá jasno.

Krkonošský deník

10.11.2009

Silnici R 35 nechce ani Český ráj, ani Jablonecko

Liberecký kraj – Už více než jedenáct stovek členů má občanské sdružení Občané proti superseverní variantě R35.

Odpůrci superseverní trasy rychlostní silnice nepolevují ve snaze smést tuto variantu pod stůl a v minulém týdnu opět veřejně prezentovali své argumenty proti výstavbě. Nechybělo rozhořčení nad tím, že superseverní varianta se nyní předělává s tím, že nová verze by měla mít menší dopad na lidi a životní prostředí.

„Žádné konkrétní informace o přetrasovávání superseverní varianty nemáme. Ministerstvo životního prostředí, kde měla tato iniciativa vzniknout, nám dokonce na rozdíl od ministerstva dopravy dodnes neodpovídá na dopisy,“ konstatoval předseda občanského sdružení Občané proti superseverní variantě R35 Petr Hons.

Informace o předělávání superseverní varianty nemají ani starostové dotčených měst a obcí. Na čtvrtčním veřejném setkání v sokolovně na Malé Skále ostře vystoupil starosta Železného Brodu Václav Horáček. „Všechny varianty samozřejmě mají své odpůrce. Kdo chce superseverní variantu? Liberecký kraj s ní ani nepočítá v územním plánu. Ještě jsem neslyšel názor, že se tahle varianta někomu zamlouvá, protože ji z jabloneckého okresu nechce snad nikdo. Stačilo by jen objet starosty dotčených obcí, zeptat se, a dál by se o superseverní variantě vůbec nemohlo uvažovat,“ řekl Horáček.

Superseverní varianta je ale stále ve hře, o čemž svědčí už to, že se aktuálně předělává. Dostavba rychlostní silnice R35 má tři varianty. Původně byly jen dvě, a to jižní a severní. Jižní varianta by vedla Středočeským krajem, severní trasa se dotýká chráněné oblasti Český ráj. Setkala se proto s odporem města Turnov a obcí v Českém ráji. Na základě těchto protestů posléze vznikla úplně nová, superseverní varianta. Ta se pro změnu bezprostředně dotýká řady měst a obcí jabloneckého okresu.

I na Jablonecku proto vzniklo hnutí odporu, zastoupené právě občanským sdružením Občané proti superseverní variantě R35. „Proti výstavbě superseverní varianty protestujeme především proto, že je to nejdřívější varianta pro lidi, krajinu i životní prostředí. Znamenala by zatížení dosud nezatíženého životního prostředí smogem a hlukem. Trasa by zdevastovala přírodní park Maloskalsko a další území s vysokou hodnotou krajinného rázu. Stejně tak by měla dopady na přírodně velmi cenné údolí Jizery. Navíc je superseverní varianta oproti dvěma dalším trasám nesmyslně drahá, náklady převyšují zbylé dvě varianty o zhruba sedmáct miliard korun,“ poznamenal Petr Hons.

Města a obce Jablonecka se bouří

Celá řada měst a obcí Jablonecka už poslala Libereckému kraji nesouhlasná stanoviska zastupitelstev k superseverní variantě R35. Kraj ale rozhodovat nebude, jeho hlas bude pouze poradní. Verdikt o konečném vedení trasy vynese ministerstvo dopravy spolu s ministerstvem životního prostředí.

Podle náměstka hejtmana pro dopravu Martina Seppa zatím Liberecký kraj ani jednu ze dvou variant, které se dotýkají Libereckého kraje, nepreferuje. „Do konce měsíce se má znovu sejít pracovní skupina. Na stole máme petice jak proti severní, tak proti superseverní variantě a obě bereme na zřetel. Můj osobní názor je takový, že více problematická je superseverní varianta, už proto, že by se muselo stavět od nuly a tím pádem ji realizovat najednou, což je při státním rozpočtu spíše utopie,“ řekl Deníku Martin Sepp.

Rozhodnout by mělo ministerstvo dopravy a vláda do konce letošního roku.

Krkonošský deník

11.11.2009

Nechceme jen čekat, musíme aktivně pomáhat

Malá Skála - Dějištěm třetího setkání občanů a zástupců občanského sdružení bojujícího proti superseverní variantě R35 byla tentokrát Malá Skála. Starosta Jiří Nejedlo říká, že sdružení má velkou sílu v argumentech.

Zástupci občanského sdružení Občané proti superseverní variantě R35 se již potřetí oficiálně sešli s veřejností, tentokrát na Malé Skále. Na dojmy z veřejného setkání jsme se ptali místního starosty Jiřího Nejedla.

Jak byste zhodnotil čtvrtetní veřejné setkání na Malé Skále?

Velmi na mě zapůsobilo. Zástupci občanského sdružení prezentovali lidem důvody odporu proti superseverní variantě kultivovaně a bezemočně. Za velmi pozitivní považuji účast starosty Železného Brodu a mám radost z toho, že podobný názor, tedy negativní vůči superseverní variantě, má i starosta Semil. To mě uklidňuje, protože superseverní varianta je opravdu zrádnost.

Co říkáte na to, že superseverní varianta v současné době prochází úpravami, které mají zmírnit dopady na lidi a na životní prostředí? Jinými slovy, co říkáte na to, že je zjevně stále brána vážně.

Působí to na mě jako nějaká podivná hra, která jde z vrchu. Zvláštní je už to, že ministerstvo životního prostředí s občanským sdružením dodnes vůbec nekomunikuje. Svou roli samozřejmě sehrávají také lobbisté. Zůstávám ale optimista s tím, že tahle varianta zkrátka nemůže projít.

Jako obec jste už před časem zaslali na Liberecký kraj nesouhlasné stanovisko se superseverní variantou dostavby silnice R35. Co můžete dělat dalšího, kromě čekání na rozhodnutí ministerstva?

Rozhodně nechceme jen čekat. Chceme být jakýmkoliv způsobem nápomocni občanskému sdružení Občané proti superseverní variantě R35.

Jak ale bylo řečeno na setkání v maloskalské sokolovně, podobná sdružení fungují také na územích, kde hrozí jižní a severní varianta dostavby silnice. Proč si myslíte, že právě tohle sdružení může být v odporu úspěšné?

Protože má sílu v jasných a nezpochybnitelných argumentech. Superseverní varianta je zkrátka zdaleka nejdražší, nejnáročnější a má nejhorší dopady na lidi a na životní prostředí. Za své hovoří i počet členů, kterého už sdružení dosáhlo. S jedenácti sty členy je možná největším občanským sdružením v České republice, a to za velmi krátkou dobu působnosti.

https://krkonosky.denik.cz/zpravy_region/nechceme-jen-cekat-musime-aktivne-pomahat20091110.html

Jičínský deník

18.11.2009

Protesty proti superseverní trase R35 pokračují

Český ráj, Jablonec nad Nisou – Už více než jedenáct stovek členů má občanské sdružení Občané proti superseverní variantě R35. Ta je ale stále ve hře, o čemž svědčí už to, že se aktuálně předělává.

Dostavba rychlostní silnice R35 má tři varianty. Původně byly jen dvě, a to jižní a severní. Jižní varianta by vedla Středočeským krajem, severní trasa se dotýká chráněné oblasti Český ráj. Setkala se proto s odporem města Turnov a obcí v Českém ráji. Na základě těchto protestů posléze vznikla úplně nová, superseverní varianta. Ta se pro změnu bezprostředně dotýká řady měst a obcí jabloneckého okresu.

Odpůrci superseverní trasy rychlostní silnice nepolevují ve snaze smést tuto variantu pod stůl a v minulém týdnu opět veřejně prezentovali své argumenty proti výstavbě. Nechybělo rozhořčení nad tím, že superseverní varianta se nyní předělává s tím, že nová verze by měla mít menší dopad na lidi a životní prostředí.

„Žádné konkrétní informace o přetrasovávání superseverní varianty nemáme. Ministerstvo životního prostředí, kde měla tato iniciativa vzniknout, nám dokonce na rozdíl od ministerstva dopravy dodnes neodpovídá na dopisy,“ konstatoval předseda občanského sdružení Občané proti superseverní variantě R35 Petr Hons.

Nová trasa by zasáhla Maloskalsko

I na Jablonecku proto vzniklo hnutí odporu, zastoupené právě občanským sdružením Občané proti superseverní variantě R35.

„Proti výstavbě superseverní varianty protestujeme především proto, že je to nejdrsnější varianta pro lidi, krajinu i životní prostředí. Znamenala by zatížení dosud nezatíženého životního prostředí smogem a hlukem. Trasa by zdevastovala přírodní park Maloskalsko a další území s vysokou hodnotou krajinného rázu,“ poznamenal Petr Hons.

Stejně tak by podle něj měla dopady na přírodně velmi cenné údolí Jizery. Navíc je superseverní varianta oproti dvěma dalším trasám nesmyslně drahá. „Náklady převyšují zbylé dvě varianty o zhruba sedmáct miliard korun,“ dodal Petr Hons.

Města a obce Jablonecka se bouří. Celá řada z nich už poslala Libereckému kraji nesouhlasná stanoviska zastupitelstev k superseverní variantě R35. Kraj ale rozhodovat nebude, jeho hlas bude pouze poradní. Verdikt o konečném vedení trasy vyneslo ministerstvo dopravy spolu s ministerstvem životního prostředí.

Podle náměstka hejtmana pro dopravu Martina Seppa zatím Liberecký kraj ani jednu ze dvou variant, které se dotýkají Libereckého kraje, nepreferuje.

„Do konce měsíce se má znovu sejít pracovní skupina. Na stole máme petice jak proti severní, tak proti superseverní variantě a obě bereme na zřetel. Můj osobní názor je takový, že více problematická je superseverní varianta, už proto, že by se muselo stavět od nuly a tím pádem ji realizovat najednou, což je při státním rozpočtu spíše utopie,“ řekl Deníku Martin Sepp.

Rozhodnout o konečné trase by mělo ministerstvo dopravy a vláda do konce letošního roku.

https://jicinsky.denik.cz/zpravy_region/jicinsko-dalnice-trasar35-protesty20091117.html

Děti Země - Klub za udržitelnou dopravu: Děti Země žádají s R35 na Pardubicku posoudit i přivaděče

18. listopadu 2009 | Děti Země - Klub za udržitelnou dopravu

Jsme pro rychlou výstavbu, ale s dodržováním zákonů

Ministerstvo životního prostředí už několik dní zkoumá zasláná vyjádření k dokumentaci EIA o vlivech jižního koridoru silnice R35 v Pardubickém kraji na životní prostředí. Svůj kritický názor odeslaly také Děti Země, které upozornily, že je nutné současně se silnicí vyhodnotit i trasy plánovaných přivaděčů a také připojení silnice R43 od Brna nejen u Starého Města, ale také u Svitav. Obchvat Litomyšle by podle nich měl vést v její blízkosti, ale s oddálením u obce Řídký kvůli bytové zástavbě.

„V principu s jižním koridorem silnice R35 souhlasíme, ale schvalování nesmí být v rozporu s ochranou přírody, nesmí poškozovat životního prostředí a ani porušovat zákony, takže je nutné dořešit naše náměty na doplnění dokumentace EIA“, informuje Miroslav Patrik z Děti Země. 1)

Pole něho je proto nutné už teď vědět, kudy a v jakých parametrech by měly vést přivaděče od měst a obcí k silnici R35, neboť jejich nevhodné trasování může negativně ovlivnit krajinný ráz a způsobit vyšší intenzity hluku v blízkosti obcí. Děti Země proto žádají, aby dokumentace EIA byla doplněna o hodnocení i těchto silnic.

„Především nás zajímá přivaděč od České Třebové a Ústí nad Orlicí, u kterého by z dopravního hlediska stačilo, aby měl dva pruhy a aby silnice co nejvíce kopírovala terén,“ uvádí Patrik jeden z kritických přivaděčů.

Za druhou spornou skutečnost Děti Země považují úvahy napojit silnici R43 od Brna u Starého Města, když logičtější je napojení u Svitav, neboť většina řidičů jezdí spíše tímto směrem než na Olomouc či od ní. Bude proto nutné podrobně posoudit vlivy i obou těchto mimoúrovňových křižovatek u těchto měst.

Velmi nejasná je také zatím situace u Litomyšle, neboť Nejvyšší správní soud zrušil trasu obchvatu, když zjistil, že při schválení územního plánu kraje na konci roku 2006 se nemohli občané vyjádřit k oběma variantám. Děti Země preferují severovýchodní obchvat bližší městu než vzdálenější, ale u obce Řídký by měl vytvořit větší oblouk, aby bylo možné zde realizovat plánovanou bytovou výstavbu. 2)

Výsledek zkoumání všech odeslaných vyjádření na MŽP může být podle Patrika znám až za několik týdnů. Závisí, kolik jich bylo posláno a do jaké míry jsou kritické. Buď bude zpracován posudek nebo MŽP nařídí doplnění či přepracování této kritizované dokumentace EIA.

Poznámky k tiskové zprávě:

1) Hodnocení vlivů R35 v Pardubickém kraji na životní prostředí
http://tomcat.cenia.cz/eia/detail.jsp?view=eia_cr&id=MZP136

2) Rozsudek Nejvyššího správního soudu o R35 v územním plánu Pardubického kraje
<http://www.nssoud.cz/main.aspx?cls=anonymZneni&id=21107&mark=>

Ižurnál: Rychlostní silnice R35 by měla vést přes Český ráj

15.12.2009 | LIBEREC | Ižurnál

Po letech sporů dnes Liberecký kraj rozhodne, kudy povede rychlostní silnice na Hradec Králové. Zastupitelům navrhuje severní trasu přes Český ráj. Odborníci ji vybrali jako nejvýhodnější víckrát, i když odpůrci silnice jejich závěry zpochybňovali.

Zhruba 300 kilometrů dlouhá silnice R35 na střední Moravu se staví jako součást transevropské dálniční sítě a jako alternativa přetížené dálnice D1. Na mnoha místech už stojí nebo se staví. Úsek mezi Turnovem a Jičínem je poslední neznámý.

Spory o trasu rychlostní silnice R35 se vedou sedm let. Silničáři vytypovali tři možnosti. Superseverní trasa kolem Semil vyšla v hodnocení odborníků jako nejsložitější a nejdražší. Ekologicky nejpříjemnější jižní variantu kolem Mnichova Hradiště Středočeský kraj nepovažuje za svou prioritu. Liberecký kraj proto vybral severní trasu přes Český ráj jako nejkratší a historicky danou.

Liberecký deník

19.12.2009

R35: Letos kraj nerozhodne

Jablonecko – Dlouho očekávané stanovisko Libereckého kraje k trasování silnice R35 padne nakonec až v příštím roce. Bod týkající se R35 se nakonec na program posledního letošního zastupitelstva nedostal. Důvodem byly žádosti o opětovná jednání se zástupci dotčených obcí.

Obě trasy vedoucí krajem mají odpůrce

Jak severní, tak superseverní varianta dostavby silnice R35 se zásadně dotýkají Libereckého kraje. Obě možnosti trasování mají radikální odpůrce, zastoupené občanskými sdruženími. Ve finále budou o vedení silnice rozhodovat ministerstva, významný poradní hlas ale bude mít právě Liberecký kraj.

Rada kraje už vydala usnesení, v němž zastupitelstvu doporučuje podpořit severní variantu. Tím by se alespoň částečně ulevilo odpůrcům superseverního koridoru z Jablonecka, kteří považují trasu supersever za drastický zásah do krajiny i životního prostředí. Odpůrci obou tras si ale na finální rozhodnutí kraje ještě budou muset počkat.

„Bod o R35 jsem stáhl z jednání, protože jeden ze zastupitelů požádal o opětovné projednání všech alternativ R35 se zástupci měst a obcí a zastupiteli, a následně ještě jednou v zastupitelských klubech krajského zastupitelstva,“ vysvětlil náměstek hejtmána pro dopravu Martin Sepp s tím, že jednání by se měla uskutečnit v lednu příštího roku. Podle Martina Seppa ale vyšel severní koridor jako jediné možné a odpovědné řešení.

Ve hře jsou celkem tři varianty

Dostavba rychlostní silnice R35 má tři varianty. Původně byly dvě – jižní a severní. Jižní varianta by vedla Středočeským krajem, severní trasa se dotýká chráněné oblasti Českého ráje. Setkala se proto s odporem města Turnov a přilehlých obcí. A právě na základě těchto protestů vznikla úplně nová, superseverní varianta.

Ta se prozměnu bezprostředně dotýká řady měst a obcí jabloneckého okresu. I na Jablonecku proto vzniklo hnutí odporu, zastoupené občanským sdružením Občané proti superseverní variantě R35.

„Proti výstavbě superseverní varianty protestujeme především proto, že je to nejdrsnější varianta pro lidi, krajinu i životní prostředí. Znamenala by zatížení dosud nezatíženého životního prostředí smogem a hlukem. Trasa by zdevastovala přírodní park Maloskalsko nebo velmi cenné údolí Jizery. Navíc je superseverní varianta oproti dvěma dalším trasám nesmyslně drahá, náklady převyšují zbylé dvě varianty o zhruba sedmáct miliard korun,“ poznamenal předseda občanského sdružení Petr Hons.

https://liberecky.denik.cz/zpravy_region/r-letos-kraj-nerozhodne20091219.html

Krkonošský deník

21.12.2009

R35: Letos už se kraj nevyjádří

Liberecký kraj – Dlouho očekávané stanovisko Libereckého kraje k trasování silnice R35 padne nakonec až v příštím roce. Bod týkající se R35 se nakonec na program posledního letošního zastupitelstva nedostal. Důvodem byly žádosti o opětovná jednání se zástupci dotčených obcí.

Jak severní, tak superseverní varianta dostavby silnice R35 se zásadně dotýkají Libereckého kraje. Obě možnosti trasování mají radikální odpůrce, zastoupené občanskými sdruženími. Ve finále budou o vedení silnice rozhodovat ministerstva, významný poradní hlas ale bude mít právě Liberecký kraj.

Rada kraje už vydala usnesení, v němž zastupitelstvu doporučuje podpořit severní variantu.

Tím by se alespoň částečně ulevilo odpůrcům superseverního koridoru z Jablonecka, kteří považují trasu supersever za drastický zásah do krajiny i životního prostředí.

Odpůrci obou tras si ale na finální rozhodnutí kraje ještě budou muset počkat.

„Bod o R35 jsem stáhl z jednání, protože jeden ze zastupitelů požádal o opětovné projednání všech alternativ R35 se zástupci měst a obcí a zastupiteli, a následně ještě jednou v zastupitelských klubech krajského zastupitelstva,“ vysvětlil náměstek hejtmána pro dopravu Martin Sepp s tím, že jednání by se měla uskutečnit v lednu příštího roku.

Podle Martina Seppa ale vyšel severní koridor jako jediné možné a odpovědné řešení. Dostavba rychlostní silnice R35 má tři varianty. Původně byly dvě – jižní a severní. Jižní varianta by vedla Středočeským krajem, severní trasa se dotýká chráněné oblasti Českého ráje.

Setkala se proto s odporem města Turnov a přilehlých obcí. A právě na základě těchto protestů vznikla úplně nová, superseverní varianta. Ta se pro změnu bezprostředně dotýká řady měst a obcí jabloneckého okresu. I na Jablonecku proto vzniklo hnutí odporu, zastoupené občanským sdružením Občané proti superseverní variantě R35. „Proti výstavbě superseverní varianty protestujeme především proto, že je to nejdrsnější varianta pro lidi, krajinu i životní prostředí.

Znamenala by zatížení dosud nezatíženého životního prostředí smogem a hlukem. Trasa by zdevastovala přírodní park Maloskalsko nebo velmi cenné údolí Jizery. Navíc je superseverní varianta oproti dvěma dalším trasám nesmyslně drahá, náklady převyšují zbylé dvě varianty o zhruba sedmáct miliard korun,“ poznamenal předseda občanského sdružení Petr Hons. Superseverní varianta se už nějakou dobu předělává s tím, že nová verze by měla mít menší dopad na lidi a životní prostředí. Konkrétní informace o přetrasování superseverní varianty ale nikdo nemá.

Ani starostové měst a obcí na Jablonecku, kterých by se výstavba rychlostní silnice přímo dotkla. Všichni do jednoho superseverní variantu rázně odmítají. „Všechny varianty samozřejmě mají své odpůrce. Kdo ale chce superseverní variantu? Liberecký kraj s ní ani nepočítá v územním plánu.

Ještě jsem neslyšel názor, že se tahle varianta někomu zamlouvá, protože ji z jabloneckého okresu nechce snad nikdo. Stačilo by jen objet starosty dotčených obcí, zeptat se, a dál by se o superseverní variantě vůbec nemohlo uvažovat,“ vyjádřil se před nedávnem starosta Železného Brodu Václav Horáček. Superseverní trasu, dlouhou 44 kilometrů a zahrnující 10 tunelů a 39 mostů, ale rada kraje zastupitelstvu podpořit nedoporučila. Občanské sdružení Občané proti superseverní variantě už má více než tisícovku členů.

https://krkonosky.denik.cz/zpravy_region/r-letos-uz-se-liberecky-kraj-nevyjadri20091221.html

Jablonecký deník

21.12.2009

Superseverní variantu R35 zamítli i jablonečtí zastupitelé

Jablonecko – Návrhy tras dostavby rychlostní silnice R35, obzvláště takzvanou superseverní variantou, se zabývali už i jablonečtí zastupitelé.

K trase, která by se výrazně dotkla Jablonecka a zásadně by narušila přírodní park Maloskalsko a údolí Jizery, se doposud nesouhlasně vyjádřila zastupitelstva všech dotčených měst a obcí. Superseverní varianta se nelíbí ani Jabloneckým.

„Superseverní trasu zastupitelé neschválili, protože by pro město nebyla nijak prospěšná a naopak by hrozilo nebezpečí zvýšeného množství tranzitní dopravy,“ řekla mluvčí jablonecké radnice Jana Fričová.

Superseverní varianta silnice R35 v úseku Rádelský Mlýn - Rychnov u Jablonce nad Nisou – Jičín je navíc podle zastupitelů finančně velmi náročná a rozporuplná z hlediska obsluhy území i z pohledu krajinářského.

„Také hrozí převedení finančních prostředků státu na superseverní variantu silnice R35 na úkor řešení jabloneckého Jižního obchvatu a navíc by mohla být zahuštěním tranzitní dopravy v úseku Jičín – Liberec neúměrně zatížená budoucí Západní tangenta v Jablonci,“ podotkla Jana Fričová.

Dostavba rychlostní silnice R35 má tři varianty – jižní, severní a superseverní. Libereckého kraje by se dotkly dvě poslední jmenované trasy.

O tom, kudy nakonec silnice povede, budou rozhodovat ministerstva dopravy a životního prostředí, poradní hlas bude mít Liberecký kraj. Krajské radní preferují severní variantu, zastupitelé se vyjádří v příštím roce.

https://jablonecky.denik.cz/zpravy_region/superseverni-variantu-r-zamitli-i-jablonecti-zastu.html

Liberecký deník

5.1.2010

Co se dosud nepovedlo? Hospic a silnice R35 z Jičína do Turnova, říká hejtman Eichler

Liberec – Hned na několik kroků, učiněných v minulém roce, je hejtman Libereckého kraje Stanislav Eichler (ČSSD) hrdý. Mezi ně patří například také to, že kraj hospodáří s vyrovnaným rozpočtem.

„Za jeden z největších úspěchů uplynulého období považuji to, že se nám už teď podařilo v Liberci otevřít krajské ředitelství Policie České republiky a ne až v roce 2012, jak ukládá zákon,“ poznamenal hejtman.

K úspěchům řadí Stanislav Eichler také oddlužení jablonecké porodnice na Turnovské ulici. Zde hrozilo, že kraj bude muset vrátit státu dotaci 48 milionů a k tomu zaplatit penále 50 milionů korun.

„Osobně jsem také rád, že se nám podařilo zastavit megalomanský projekt Centra vzdělanosti a že jsme se podíleli na návrhu, jak by se dala smysluplně využít budova starých městských lázní v Liberci,“ zdůraznil Stanislav Eichler. „Jsme současně jeden z mála krajů v republice, který se může pochlubit tak vysokým počtem projektů hrazených z fondů Evropské unie. Předložili jsme přes 50 projektů v hodnotě kolem 1,1 miliardy korun,“ dodal.

Za dva dosavadní největší resty Libereckého kraje označuje hejtman problém hospice. Hospic v kraji chybí, a přestože se několik způsobů řešení nabízelo už v loňském roce, dosud kraj o podobě budoucího důstojného zázemí pro umírající obyvatele nerozhodl.

„K tomu mne mrzí, že jsme se na zastupitelstvu nerozhodli, kterou variantu budoucí silnice R35 doporučíme ministerstvu ke schválení. Rád bych zdůraznil, že v této věci rozhoduje ministerstvo dopravy. Kraj mu pouze pošle své stanovisko, své doporučení,“ vysvětlil hejtman. „Vždy se budeme muset pro jednu z variant rozhodnout. Superseverní varianta je 2,5 krát dražší než ta severní. Osobně se přikláním k severní variantě, je i šetrná k životnímu prostředí,“ doplnil.

https://liberecky.denik.cz/zpravy_region/co-se-dosud-nepovedlo-hospic-a-silnice-r-z-jicina-.html

Jičínský deník

15.1.2010

Kraj opět prezentoval studii k silnici R35

Liberec – Na základě žádostí, které byly vzneseny na jednání Zastupitelstva Libereckého kraje vloni 15. prosince v rámci projednávání Kategorizace silniční sítě České republiky ve vazbě na rychlostní silnici R 35, se 11. ledna uskutečnila v sídle Libereckého kraje další prezentace Studie účelnosti a proveditelnosti R 35 v úseku Rádelský Mlýn – Úlibice a dalších dokumentů. Prezentace se zúčastnil mimo jiné Martin Sepp, náměstek hejtmána pověřený vedením rezortu dopravy, Ivo Toman, vládní

zmocněnec pro výstavbu rychlostní silnice 35, vedoucí odboru dopravy Stanislava Jakešová, vedoucí odboru územního plánování a stavebního řádu Kateřina Lauermannová a další.

„Vyhověli jsme požadavkům a pro zástupce samosprávy dotčených obcí a zastupitele Libereckého kraje jsme znovu představili dokumenty - Proces pořízení Zásad územního rozvoje LK, Studii proveditelnosti a účelnosti silnice R 35 a Vizualizaci silnice R 35 v úseku Rádelský Mlýn – Úlibice,“ řekl Martin Sepp.

Vládní zmocněnec Ivo Toman ve svém krátkém vystoupení apeloval na zastupitele samosprávy, aby o řešení problému a urychlení územní stabilizace trasy R 35 na území Libereckého kraje rozhodli zodpovědně a co nejdříve.

Předchozí prezentace dokumentace se uskutečnily v těchto místech:

Zastupitelstvo Libereckého kraje □ 24. 2. 2009

Výbor hospodářského a regionálního rozvoje LK □ 10. 3. 2009

Výbor pro dopravu LK □ 26. 3. 2009

Město Turnov (pouze Město Turnov) □ 8. 4. 2009

Obec Karlovice (pro obce) □ 13. 5. 2009

Město Rovensko pod Troskami (pro obce) □ 4. 6. 2009

Město Železný Brod (pro obce) □ 2. 6. 2009

Město Semily (pro obce) □ 20. 5. 2009

Město Lomnice nad Popelkou (pro obce) □ 28. 5. 2009

Kozákov (pro veřejnost) □ 21. 6. 2009

Turnov (pro obce a veřejnost) □ 30. 6. 2009

Liberecký kraj (pro zastupitele LK a obce) □ 11. 1. 2010

„Délka plánované rychlostní komunikace R 35 je zhruba 260 km a je nejdelší komunikací tohoto typu v České republice V provozu je nyní 81 km. Část trasy sice ještě není definitivně stanovena, ale je územně stabilizována, vyjma trasy v Libereckém kraji. Jinými slovy z celé R35, která prochází čtyřmi kraji – Libereckým, Královéhradeckým, Pardubickým a Olomouckým – není územně stabilizováno pouze cca 15 km na území Libereckého kraje,“ řekl zmocněnec.

„Naší představou je do tří let komunikace postavit a do pěti let jezdit,“ dodal s tím, že varuje před vymyšlením dalších variant, což nikam nevede. Ivo Toman ví, o čem mluví, když řešil obdobnou situaci jako hejtmán Pardubického kraje v předchozím období. Dle jeho osobního názoru je pro Liberecký kraj nejvýhodnější přece jen ta tzv. severní varianta.

Pracovní tým zpracovatele dokumentace Studie účelnosti a proveditelnosti od firmy Valbec zastupovali ing. Milan Koloušek, RNDr. Petr Anděl a ing. Petr Hofhansl.

Další, obsahově totožná prezentace se uskuteční pro pozvané zastupitele dotčených obcí a zastupitele Libereckého kraje 21. ledna 2010 od 9 do 11 v multimediálním sále Krajského úřadu Libereckého kraje. □ **Jiří Langer, tiskový mluvčí, Libereckého kraje**

https://jicinsky.denik.cz/zpravy_region/jcliberecko-silnice-r35-studie20100115.html

Hradecký deník

4.2.2010

Po dálnici do Olomouce? Možná se toho dožijeme

Východní Čechy – Ještě před třemi lety se psalo, že téměř 300 kilometrů dálnice R35 z Liberce kolem Hradce a Pardubic na Vysoké Mýto a Olomouc bude hotových do roku 2017. Teď je jasné, že to byla fantasmagorie.

Infostánek o R35

Na pardubické třídě Míru bude v pátek 19. února otevřeno infocentrum týkající se výstavby rychlostní silnice R35 z Liberce na Moravu. Na včerejší konferenci to uvedl vládní zmocněnec pro stavbu dálnice Ivo Toman. V infocentru by měla být k dostání veškerá dokumentace stavby, mapy a plány.

Letos v létě ŘSD začne stavět jen estakádu přes Labe, kterou dokončí třetí patro vloni zprovozněné dálniční křižovatky v Opatovicích nad Labem. Nedostanete se tudy ale nikam. Dálnice bude končit v poli za řekou, stejně jako dálnice D11 před polem odbojně farmářky Ludmily Havránkové.

Na dostavbu dalších 26 kilometrů R35 aspoň na státovku u Vysokého Mýta, díky které by se Hradci Králové ulevilo od tranzitu, si budeme muset počkat ještě několik let. Nejsou peníze. Ani evropské, natož české.

Na letošek ještě silničáři peníze mají, a to 30 milionů korun. Padnou na přípravu územního rozhodnutí pro oba stavební úseky Opatovice nad Labem - Časy a Časy - Ostrov. „Příští rok ale budeme potřebovat peníze na výkup pozemků. Pokud stát neuvolní peníze, pak je stavba ohrožená,“ řekl ředitel pardubické pobočky ŘSD Bohumil Vebr.

Celkem má těchto 26 kilometrů stát 12 miliard. To není moc, zhruba 460 milionů na kilometr. Ovšem pozor: příznivým terénem, jen s několika mosty.

Kilometrová estakáda nad opatovickou křižovatkou a Labem, která tomuto úseku předchází, přitom vyjde na 1,4 miliardy. Pikantní je přitom skutečnost, že za stejné peníze byla postavena celá opatovická křižovatka i s tříkilometrovou dálniční spojkou k D11 a čtyřkilometrovým čtyřpruhem na Hradec a Pardubice.

Jenže jak opatovickou křižovatkou, tak plánovanou estakádu zaplatí fondy EU. Zbytek R35 kvůli osmiletým průtahům s určením definitivní trasy dálnice už ne. Bruselské zdroje vyschly.

A to na trase zbyývají další tři kritická místa. Za první: kudy vést silnici okolo Litomyšle, kde narychlo změněnou trasu u soudu úspěšně napadl soukromý zemědělec Jan Vaňous, přes jehož pozemky měla vést. Za druhé: v územním plánu neexistují přivaděče k Ústí nad Orlicí a České Třebové, což je další zádrhel. A konečně za třetí: spory o místo napojení R43 do Brna.

https://hradecky.denik.cz/zpravy_region/po-dalnici-do-olomouce-mozna-se-toho-dozijeme-c7cf.html

Hradecký deník

7.2.2010

Dálnice D11 a R35 možná postaví soukromníci

Východní Čechy – To, co skončilo fiaskem při budování dálnice do Ostravy, by mohlo podle představ radních Královéhradeckého kraje fungovat u pokračování D11 z Hradce přes Trutnov na polské hranice.

Rozhodli se vyhlásit tendr na studii proveditelnosti výstavby metodou PPP, tedy za pomoci peněz soukromých investorů.

Stát kvůli nedostatku peněz pozastavuje i připravené projekty, natož ty plánované. Královéhradecký kraj se rozhodl zjistit možnosti veřejně–soukromého partnerství u D11 mezi Hradcem a Trutnovem.

Pravdou ovšem je, že představy, nepředstavy, finanční možnosti státu pokračovat s D11 jsou nyní tak mizivé, že soukromý kapitál je nyní jedinou možností. Touto formou se ostatně možná bude stavět i navazující dálnice R35 z Hradce do Mohelnice, která je potřeba kvůli odlehčení přetížené brněnské dálnice D1.

„Vstup soukromého investora by výstavbu R35 urychlil jak z hlediska finančního, tak i stavebního. Dobré zkušenosti s PPP projekty můžeme čerpat z okolních zemí,“ řekl nedávno ministr dopravy Gustav Slamečka.

Ani na R35, ani na D11 totiž v rozpočtu nejsou téměř žádné peníze, s vyčerpanými bruselskými fondy už také nelze počítat. Stát dokonce kvůli Janotově balíčku pozastavuje už připravené silniční projekty, natož aby začínal další.

A zatímco Poláci chtějí svou A3 od Baltu přivést k českým hranicím u Královce už v roce 2012, v té době se bude na našem území D11 teprve někde mezi Hradcem a Jaroměří. „Dálnice D11 by se nemusela stavět jen za peníze státu. Dnes se její výstavba na veřejné finanční zdroje spolehnout nemůže. Kraj chce proto nechat připravit studii, která prověří a otevře možnost stavět D11 ve spolupráci soukromníků a veřejných institucí. Krajská radní proto schválili zadání výběrového řízení na návrh řešení studie proveditelnosti stavby dálnice D11 metodou PPP,“ uvedl mluvčí Královéhradeckého kraje Imrich Dioszegi.

Kraj přitom dálnici nestaví, investorem je státní Ředitelství silnic a dálnic. „Nechceme ale sedět se založenými rukama a jen kritizovat pomalé budování dálnice a přehuštěnou dopravu. Postup konzultujeme s ministerstvem dopravy,“ dodal mluvčí. Odmítl i výtku, že kraj tak vyhodí miliony korun, které by měl správně zaplatit stát. „Nepůjde ani o jednotky milionů, domnívám se.“

Z Hradce Králové zbývá dostavět na hranice s Polskem 64 kilometrů autostrády. Do Jaroměře bude mít statut dálnice, odsud dál parametry podobné rychlostní silnice.

Stát se přitom doposud nebyl schopen za 16 let finančně vypořádat s farmářkou Ludmilou Havránkovou, kvůli jejímž polím je D11 před Hradcem provizorně svedena na okresky. Kvůli vyřešení sporu se bude dokonce přeprojektovávat dálniční sjezd do Hradce.

Na Západě běžné, u nás pro ostudu

Zkušenosti s PPP (public–private partnership), tedy projekty veřejně – soukromého partnerství, jsou v zemích na západ od našich hranic velmi bohaté, narozdíl od Česka. Tady je od dob, kdy tímto způsobem stát chtěl postavit ostravskou dálnici D47, synonymem nadávky a korupce. Dálnici mělo postavit izraelské konsorcium Housing & Construction. Spolupráce ale nakonec byla kvůli přemrštěným nákladům ukončena, dálnici nyní staví stát. Fiasko se vláda snaží napravit u dálnice D3 mezi Veselím nad Lužnicí a Českými Budějovicemi. Třicet kilometrů dálnice by zaplatila soukromá firma, vláda by jí náklady 30 let splácela například vybraným mýtným, poté by jí stát získal do vlastnictví. Už chystaný projekt PPP ale zastavil neúspěch vyvlastňovacího zákona ve sněmovně. Do rizika pozemkových tahanic šla kauza Havránková na D11 totiž žádný investor nepůjde. Na potřebu vyvlastňovacího zákona pro veřejně prospěšné stavby podle německého vzoru, kdy by se mohlo stavět bez ohledu na odpor majitelů pozemků a soudní spory, apeluje kvůli D11 a R35 i vedení Královéhradeckého a Pardubického kraje.

Na konci listopadu bude v Opatovicích nad Labem zprovozněna obří křižovatka, která napojí Hradec Králové a Pardubice na nedalekou dálnici D11. Třetí patro křižovatky představuje budoucí dálnici R35 na Olomouc, na tu ale nejsou peníze.

Kraj chce hledat peníze na stavbu dálnice také u soukromníků

/TISKOVÁ ZPRÁVA KRÁLOVÉHRADECKÉHO KRAJE/

Dálnice D11 by se do budoucna nemusela stavět jen za peníze státu. Dnes se její výstavba na veřejné finanční zdroje spolehnout nemůže. Kraj chce proto nechat připravit studii, která prověří a otevře možnost stavět dálnici D11 ve spolupráci soukromníků a veřejných institucí. Krajská radní proto schválili zadání výběrového řízení na návrh řešení studie proveditelnosti stavby dálnice D11 metodou PPP (public – private partnership).

Návrh finančního řešení výstavby dálnice D11 popíše celou trasu od jejího dnešního konce na česko–polské hranice u Královce. Na polské straně hranice by mohla být dálnice hotova v roce 2012, z české strany by její stavbu mohly významně zdržet právě chybějící peníze na přípravu a výstavbu.

„Naši polští kolegové jsou v tomto směru velice aktivní, při výstavbě dálnic mají navíc velkou oporu v zákonech. U nás máme podle odborníků snad nejkomplicovanější právní prostředí pro získávání potřebných pozemků pro výstavbu dálnic ze všech zemí Evropské unie. Zákony by bylo potřeba změnit nejen pro snazší výkupy pozemků i pro využití právě projektů PPP,“ řekl královéhradecký

hejtman Lubomír Franc.

Kraj chce použít návrh financování výstavby dálnice s použitím soukromých investorů jako konkrétní řešení problému s nedostatkem peněz. Tyto zkušenosti by bylo navíc možné využít při výstavbě dalších dopravních staveb v České republice. Kraj bude navržený způsob financování konzultovat s ministerstvem dopravy jako zástupcem investora stavby dálnice.

Kraj dálnici D11 nestaví, snaží se však prostřednictvím hejtmána odstraňovat překážky, které brání její výstavbě. Fungující čtyřproudová silniční tepna protínající kraj od Jihu na Sever by měla odvést z přetížených krajských silnic těžkou dopravu, zlepšit lidem cestování za prací, přilákat investory či zlepšit životní prostředí v městech a obcích, která nadměrná doprava významně zatěžuje.

https://hradecky.denik.cz/zpravy_region/dalnice-d-a-r-mozna-postavi-soukromnici201002-b695.html

Hradecký deník

7.2.2010

Z 'Hradubické' bude čtyřpruh v roce 2012

Hradec Králové - „Problém Tikal“, který brání výstavbě dálnice u Opatovic, bude ještě řešit odvolací soud. Verdiktu se však silničáři nebojí.

Silničáři čekají, až budou moci po zimě pokračovat v práci na rozšíření současné státovky spojující obě krajská města na čtyřpruh.

Zbývají jim dva úseky – mezi pardubickým Globusem a opatovickou elektrárnou a dále z Opatovic k hradeckému Březhadu. Hotovo by mohlo být do roku 2012.

Komplikací je soudní spor s bývalým starostou Opatovic Janem Tikalem. Ten přesně v trase dálnice koupil pozemek o rozloze 41 metrů čtverečních (políčko velikosti většího obývacího pokoje) a odmítá se ho vzdát. Pardubický kraj ho sice již vyvlastnil, Tikal se ale odvolal.

„V jiných státech by to bylo bráno jako podvod. Tikal totiž parcelu koupil ve chvíli, když už věděl, že tam má vést silnice,“ uvedl ředitel pardubické pobočky Ředitelství silnic a dálnic Bohumil Vebr.

Tikalův důvod odporu k dálnici z Hradce do Pardubic je jiný než u Ludmily Havránkové v případě pražské dálnice D11, která chce na svých polích pod dálnicí hospodařit. Tikalovi jde o údajně chybnou dopravní politiku, tvrdí, že čtyřpruh do Hradce není vůbec potřeba. Stát by měl prý přednostně stavět příčnou dálnici R35, jež podle Tikala dopravu z hradubické státovky odvede.

Silničáři věří, že u odvolacího soudu uspějí. „Ani si nepřipouštím, že by to mohlo dopadnout jinak,“ řekl vládní zmocněnec pro stavbu R35 a jejích přívaděčů Ivo Toman.

V nejhorším případě se do doby verdiktu bude počítat s „obchvatem obchvatu“, s jakým se uvažovalo například při sporech o pozemek v České Skalici. A mezitím se bude stavět zbytek trasy, jako tomu bylo třeba v Holicích.

https://hradecky.denik.cz/zpravy_region/z-hradubicke-bude-ctyrpruh-v-roce--20100205-6a56.html

Jablonecký deník

11.2.2010

Supersever R35 dál nabírá odpůrce

Jablonecko – Superseverní varianta rychlostní silnice R 35 na trase Rádelský Mlýn - Úlibice pořád straší řadu obcí Jablonecka. Liberecký kraj se stále nevyjádřil.

evní, superseverní nebo jižní? Všechny tři varianty dostavby silnice R35 jsou stále ve hře, superseverní varianta má mít navíc novou verzi, údajně levnější.

Právě superseverní trasa by se zásadním způsobem dotkla i Jablonecka, konkrétně například přírodního parku Maloskalsko nebo cenného údolí Jizery. Ve středu večer se zástupci občanského sdružení Občané proti superseverní variantě R35 znovu veřejně setkali s občany, tentokrát v Lomnici nad Popelkou.

Organizované odpůrce ale mají všechny tři trasy. Finální slovo sice budou mít ministerstva, v současné době ale všichni čekají na stanovisko Libereckého kraje, jehož hlas bude mít svou váhu jako poradní.

V prosinci jednání stáhli z programu

Krajští zastupitelé měli bod týkající se rychlostní silnice R35 na stole už v prosinci, tehdy ale náměstek hejtmána pro dopravu Martin Sepp tento bod z programu zastupitelstva stáhl a od té doby probíhají další jednání. Zatím bez výsledku. Bod o R35 byl tehdy stažen, protože jeden ze zastupitelů požádal o opětovné projednání všech tří alternativ.

„Zatím vše stále projednáváme. Každopádně můj názor zůstává stejný – pro Liberecký kraj je nejméně výhodnější severní varianta, přičemž superseverní trasa vůbec není tématem, které by se mělo dál rozebírat,“ řekl Deníku Martin Sepp.

Jenže sever má také své odpůrce, kteří zase tvrdí, že tato varianta by zásadním způsobem narušila chráněnou oblast Českého ráje. S tím ale nesouhlasí například starosta Malé Skály Jiří Nejedlo. Právě této obce by se pro změnu superseverní varianta dotkla možná nejvíc.

„Tato varianta je z hlediska zásahu do životního prostředí a krajiny vyložená zručnost. Vezměte si už jen ten paradox, že v přírodním parku Maloskalsko nesmíme ani postavit dům a teď hrozí, že by tam vznikl několikasetmetrový most,“ řekl před nedávnem v rozhovoru pro Deník Jiří Nejedlo.

V rámci severní varianty se dá podle něj narozdíl od superseveru stavět ekologicky a je možné silnici i odhlučnit. „Severní varianta navíc do Chráněné krajinné oblasti Českého ráje jako takové v podstatě nezasahuje,“ říká starosta Malé Skály.

Jablonecko: Supersever ne!

Během minulých měsíců se k dostavbě rychlostní silnice vyjadřovala celá řada měst a obcí na Jablonecku a doposud všude vyšlo z jednání zamítavé stanovisko vůči superseverní variantě. V prosinci se k superseveru negativně vyjádřili i jablonečtí zastupitelé.

„Superseverní trasu zastupitelé neschválili, protože by pro město nebyla nijak prospěšná a naopak by hrozilo nebezpečí zvýšeného množství tranzitní dopravy,“ řekla mluvčí jablonecké radnice Jana Fričová s tím, že podle jabloneckých zastupitelů je navíc superseverní varianta finančně velmi náročná a rozporuplná z hlediska obsluhy území i z pohledu krajinářského.

Právě těmito argumenty brojí proti superseverní trase občanské sdružení Občané proti superseverní variantě R35, které už má téměř dvanáct set členů, čímž se stalo možná nejpočetnějším občanským sdružením v celých Čechách.

„Nechceme být žádnými aktivisty a vyvolávat rozruch, opíráme se o studie. Všechny jasně ukazují, že superseverní varianta je nejdrsnější možností pro lidi, krajinu i životní prostředí,“ říká předseda občanského sdružení Petr Hons.

Superseverní trasa, dlouhá 44 kilometrů, zahrnuje 10 tunelů a 39 mostů a je ze všech tří variant zdaleka nejdražší. Liberecký kraj sice zatím nerozhodl, kterou ze tří možností ministerstvem doporučí, Rada kraje ale zastupitelstvu už v minulém roce doporučila nepodpořit superseverní variantu.

Především zástupci dotčených měst a obcí už si přejí, aby rozhodl alespoň kraj a aby superseverní varianta byla definitivně smetena se stolu. „Upřímně už v tom mám zmatek. Všechny studie, instituce a podle všeho i Liberecký kraj inklinují k tomu, že superseverní varianta není vhodná. Přesto je stále ve hře. Je jasné, že každá obec se bude rychlostní silnici bránit, a v takovém případě musí někdo odpovědně rozhodnout na základě studií. A podle nich je supersever nesmysl,“ uzavřel Jiří Nejedlo.

Zkuste jih

Opačný názor ale mají ekologové, kteří v minulosti tlačili stát do jižní varianty. Ta má sice nejmenší zásah do oblasti Českého ráje a je nejlevnější – vyšla by podle odhadů na 14,6 miliardy korun. Na druhou stranu jde o nejdelsí trasu – měřila by 64,5 kilometru.

„Je to jediná varianta, která jde Středočeským krajem. Ale s ním zatím ani jednání nezačala,“ upozorňuje na možné zdržení Toman.

Silnice R 35 bude po svém dokončení s délkou 270 kilometrů jednou z nejdelsích silnic u nás. Spojí oblast Liberce až k Lipníku nad Bečvou a půjde tak o severní paralelu k dálnici D1. Dokončení je plánováno na rok 2025.

https://jablonecky.denik.cz/zpravy_region/supersever-r-dal-nabira-odpurce20100211.html

Hradecký deník

21.2.2010

Na D11 a R35 zůstal jediný problém: peníze

Východní Čechy – Byla to v pátek vskutku pěkná konference. Dálnici R35 z Hradce na Vysoké Mýto a Olomouc potřebujeme, stejně jako pokračování D11 z Hradce do Trutnova, ujišťovali se delegáti.

A poté, co se státním úředníkům snad konečně podařilo dohodnout s asi nejznámější farmářkou ve střední Evropě Ludmilou Havránkovou směnu pozemků, a vyvlastnění dalšího odpůrce Jana Tikala z Opatovic je také na dobré cestě, silničářským plánům už téměř nic nestojí v cestě.

Až na jednu, skoro zanedbatelnou, drobnost. Nejsou peníze. A jak je v české kotlině uprostřed hospodářské krize a v éře nabobtnalých mandatorních výdajů zvykem, hrozí, že v dohledné době ani nebudou.

Už několikátá konference „na nejvyšší úrovni“ v sídle Pardubického kraje, věnovaná stavbě obou dálnic, na tom nezměnila vůbec nic. Opět jen stesky a vzájemné ujišťování všech zodpovědných, že obě silnice jsou opravdu nutné. A třeba se jich i dožijeme.

Nejnovější slibované termíny dokončení? R35, když „státní kasa dá“, v roce 2020, protažení D11 na hranice s Polskem v roce 2016. Ze zhruba 100 kilometrů R35, které zbývají k propojení nové křižovatky mezi Hradcem a Pardubicemi a na druhé straně Mohelnicí, se letos začne stavět pouze půldruhakilometrový most odnikud nikam, jako třetí patro opatovické křižovatky. Na tento

úsek jsou peníze z fondů EU.

Navazujících a v celé trase klíčových 35 kilometrů do Hrušové mezi Vysokým Mýtem a Litomyšlí je však pouze 30 milionů, což stačí jen na přípravu dokumentace.

Například starosta Vysokého Mýta, zahlceného tranzitem, se včera přimlouval za stavění „salámovou metodou“ a přednostně udělat aspoň úsek kolem města, který by sloužil jako obchvat.

Jenže teď se řeší první úsek z Opatovic do Časů a Ostrova. „Na příští rok je třeba sehnat alespoň 200 milionů korun na výkupy pozemků. Bez nich se nehme z místa a pro další výstavbu by to byla velká komplikace,“ varoval Ivo Toman, vládní zmocněnec pro výstavbu obou dálnic.

Naproti tomu na trase D11 mezi Hradcem a Jaroměří už je zhruba třetina vlastníků půdy vykoupena, na zbývající ovšem také nejsou peníze. „Není však pravdou, že máme s pokračováním na Polsko, kde se D11 spojí s dálnicí S3, problémy. Poláci původně mluvili o termínu zprovoznění 2012, dnes už je jisté, že to dříve než v roce 2015 nestihnou,“ uvedl náměstek ministra dopravy Tomáš Kaas.

Stavba úseku do Jaroměře je stejně zbytečná bez toho, aby se nejdříve postavily tři kilometry dálnice na pozemcích Havránkové. V případě podpisu dohody, kterou schválila vláda, se letos možná začne se stavbou, jezdit by se mohlo na jaře roku 2012.

https://hradecky.denik.cz/zpravy_region/na-d-a-r-zustal-jediny-problem-penize20100220-d9e7.html

Tiskové zprávy

S.O.S. Český ráj: „Nesouhlasíme s návrhem Libereckého kraje na schválení severní varianty rychlostní silnice R35“

29. března 2010 | S.O.S. Český ráj

Koalice občanských sdružení nesouhlasí se záměrem Rady Libereckého kraje na schválení tzv. severní varianty rychlostní silnice R35 Zastupitelstvem Libereckého kraje.

„Jsme přesvědčeni o tom, že tento návrh na schválení severní varianty silnice R35, je špatný. Již sedm let požadujeme kvalitní vyhodnocení všech známých variant, výsledkem je opět studie obsahující řadu chyb, na které jsme již před půl rokem Liberecký kraj upozornili. Jde například o chybné uvedení počtu mostů na silnici R35 v severní variantě (v textu uvedeno o 10 méně než je plánováno ve výkresové části), chybné délky tunelů atd., kdy všechny chyby se promítají i do např. chybného propočtu nákladů. Domníváme se, že jedinou možnou variantou silnice R35 je tzv. jižní varianta“, vysvětluje Markéta Kovaříková.

Občanská sdružení trvají na tom, že:

- severní varianta silnice R35 nenávratně zasáhne a poškodí Český ráj, a to jak nepříznivým dopadem na život obyvatelstva, destruktivním dopadem na krajinný ráz, tak i negativním vlivem na turismus jako nezanedbatelný zdroj příjmů obcí,
- schválení severní varianty R35 bude znamenat vyškrtnutí Geoparku Český ráj z unikátního seznamu UNESCO,
- severní varianta znehodnotí oblíbenou turistickou oblast Český ráj, z jejíž nejnávštěvovanější Zlaté stezky bude silnice vidět a slyšet,
- severní varianta R35 má i podle výsledků studie Valbeku horší výsledky než varianta jižní
- obce ležící na severní variantě jsou z velké většiny proti vedení silnice územím mezi Troskami a Kozákovem a velká část z nich má přijaty stavební uzávěry znemožňující stavbu rychlostní silnice, proti je i město Turnov, na jehož území by vedení silnice mělo nejvíce destruktivní účinek.

„Liberecký kraj nám sdělil, že ve studii Valbeku byly na základě našich námitek některé údaje opraveny, ale nikdo nás s opravenou verzí studie Valbeku neseznámil. Požadujeme předložení opravené studie veřejnosti. Zároveň požadujeme, aby Liberecký kraj nepřijímal v této věci žádné usnesení do doby, než rozhodnou orgány k tomu určené v Politice územního rozvoje z roku 2009. Upozorňujeme na skutečnost, že pokud bude bez dalšího doplnění studie severní varianta silnice zapracována do Zásad územního rozvoje kraje, jsme připraveni toto usnesení napadnout žalobou u soudu“, doplňuje Martina Pokorná.

Markéta Kovaříková ktova@seznam.cz , 731 515 921

Martina Pokorná myrtil@seznam.cz, 603 115 886

S.O.S. Český ráj: „Nesouhlasíme s návrhem Libereckého kraje na schválení severní varianty rychlostní silnice R35“

29. března 2010 | S.O.S. Český ráj

Koalice občanských sdružení nesouhlasí se záměrem Rady Libereckého kraje na schválení tzv. severní varianty rychlostní silnice R35 Zastupitelstvem Libereckého kraje.

„Jsme přesvědčeni o tom, že tento návrh na schválení severní varianty silnice R35, je špatný. Již sedm let požadujeme kvalitní vyhodnocení všech známých variant, výsledkem je opět studie obsahující řadu chyb, na které jsme již před půl rokem Liberecký kraj upozornili. Jde například o chybné uvedení počtu mostů na silnici R35 v severní variantě (v textu uvedeno o 10 méně než je plánováno ve výkresové části), chybné délky tunelů atd., kdy všechny chyby se promítají i do např. chybného propočtu nákladů. Domníváme se, že jedinou možnou variantou silnice R35 je tzv. jižní varianta“, vysvětluje Markéta Kovaříková.

Občanská sdružení trvají na tom, že:

- severní varianta silnice R35 nenávratně zasáhne a poškodí Český ráj, a to jak nepříznivým dopadem na život obyvatelstva,

destruktivním dopadem na krajinný ráz, tak i negativním vlivem na turismus jako nezanedbatelný zdroj příjmů obcí,
- schválení severní varianty R35 bude znamenat vyškrtnutí Geoparku Český ráj z unikátního seznamu UNESCO,
- severní varianta znehodnotí oblíbenou turistickou oblast Český ráj, z jejíž nejnavštěvovanější Zlaté stezky bude silnice vidět a slyšet,
- severní varianta R35 má i podle výsledků studie Valbeku horší výsledky než varianta jižní
- obce ležící na severní variantě jsou z velké většiny proti vedení silnice územím mezi Troskami a Kozákovem a velká část z nich má přijaty stavební uzávěry znemožňující stavbu rychlostní silnice, proti je i město Turnov, na jehož území by vedení silnice mělo nejvíce destruktivní účinek.

„Liberecký kraj nám sdělil, že ve studii Valbeku byly na základě našich námitek některé údaje opraveny, ale nikdo nás s opravenou verzí studie Valbeku neseznámil. Požadujeme předložení opravené studie veřejnosti. Zároveň požadujeme, aby Liberecký kraj nepřijímal v této věci žádné usnesení do doby, než rozhodnou orgány k tomu určené v Politice územního rozvoje z roku 2009. Upozorňujeme na skutečnost, že pokud bude bez dalšího doplnění studie severní varianta silnice zapracována do Zásad územního rozvoje kraje, jsme připraveni toto usnesení napadnout žalobou u soudu“, doplňuje Martina Pokorná.

Markéta Kovaříková ktova@seznam.cz , 731 515 921
Martina Pokorná myrtil@seznam.cz, 603 115 886

Města cupují i novou superseverní variantu R35

31.3.2010

Jablonecko – Dostavba silnice R35 má stále tři varianty, z toho dvě reálné – severní a superseverní. Druhá jmenovaná má drastičtější dopady a více odpůrců, proto vznikla její mírnější verze. Jablonecko jí opět říká ne.

„Tahle možnost je snad úplně nejhorší,“ říká náměstek hejtmana pro dopravu Martin Sepp o nové verzi superseverní varianty silnice R35.

Po neustávajících protestech proti superseverní trase rychlostní silnice, která by zdevastovala přírodní park Maloskalsko a údolí Jizery, se z iniciativy ministerstva životního prostředí zrodila nová, o něco levnější a údajně méně drastická verze. S tou se postupně seznamují zastupitelé dotčených obcí.

Stanoviska jsou zatím odevšud shodná – nechceme!

Nová varianta nic podstatného neřeší

„Přijde mi to jako zoufalý pokus, jak se za každou cenu vyhnout severní variantě. Nová superseverní varianta je sice možná levnější, jenže vůbec neřeší podstatu věci, a sice krajinářský dopad. Přemostit údolí Jizery, to přece nikdo nemůže myslet vážně,“ komentoval obě superseverní varianty starosta Malé Skály Jiří Nejedlo.

Deklarace starostů proti superseveru

Právě Jiří Nejedlo před nedávnem inicioval vznik Deklarace starostů k problematice určení koridorů R35. Listina odmítající superseverní variantu a její přepracované verze už putovala na Liberecký kraj. Podepisovali ji starostové dotčených obcí.

Novou verzí superseverní varianty R35 zamítli na svém posledním zasedání i jablonečtí zastupitelé.

Na konci loňského roku nejprve smetli ze stolu původní superseverní variantu a nyní i její novou verzi. „Nepřináší nic nového. Původní trasu nezkracuje, levnější je jen nepatrně, a to, že se zkrátí některé tunely, je nepodstatné, protože zářezy do krajiny zůstanou stejné,“ řekl Deníku starosta Jablonce Petr Tulpa.

Jako účelovou hodnotí novou studii náměstek hejtmana pro dopravu Martin Sepp. „Máme ji k dispozici jen krátce, ale už z prvních poznatků je zřejmé, že oproti původní superseverní variantě je nová trasa výhodnější jen finančně. A jestli jsou pro ministerstvo životního prostředí podstatnější finance, než dopad na životní prostředí, tak je to smutné,“ poznamenal Martin Sepp. On sám považuje superseverní variantu i její variaci za nesmyslnou.

Obecně preferovanější je severní varianta, jejíž trasa by se vyhnula tolik diskutovaným místům Jablonecka a okolí. Jenže by lemovala Český ráj, a proti tomu zase brojí lidé z Turnovska. Právě severním koridorem se na svém úterním zasedání zabývali krajští zastupitelé. Závěry z jejich jednání se dočtete ZDE.

Hlas Libereckého kraje bude sice jen poradní, protože o trasování silnice R35 budou rozhodovat ministerstva životního prostředí a dopravy, podle Martina Seppa ale kraj má potřebu se vyjádřit. „Kraje se to týká a cítíme povinnost dát doporučující stanovisko,“ říká Sepp.

VARIANTY R35

Severní (Liberecký kraj) 45 km za 19,7 miliardy Kč

Superseverní (Liberecký kraj) 44,4 km za 36,9 miliardy Kč

Jižní varianta (Středočeský kraj) 64,5 km za 14,6 miliardy Kč

https://jablonecky.denik.cz/zpravy_region/mesta-cupuji-i-novou-superseverni-variantu-r.html

S.O.S. Český ráj : Hejtmán Libereckého kraje lže a vyzýváme ho k rezignaci
12. dubna 2010 | S.O.S. Český ráj

Tímto prohlášením reagujeme na rozhovor s hejtmanem Libereckého kraje Eichlerem, který byl uveřejněn dne 1. 4. 2010 v MF Dnes. V uvedeném rozhovoru hejtman Eichler lže prakticky od prvního do posledního dotazu položeného redaktorem MF Dnes. Dovolujeme si osvěžit hejtmanovi Eichlerovi paměť:

V MF Dnes dne 29. 9. 2008 jako kandidát na hejtmana Stanislav Eichler řekl: „Jako optimální z hlediska účelnosti a ochrany tak vzácného území jako je Český ráj se mi jeví superseverní varianta“.

Hlasováním a prosazením severní varianty silnice R35 tedy Stanislav Eichler porušil svůj předvolební slib.

Svoje hlasování pro severní variantu hájil hejtman tvrzením, že komunikoval s občany a obcemi a zjistil, že severní varianta je přijatelnější pro většinu lidí.

Nepamatujeme, že by hejtman Eichler někdy komunikoval s občany Turnovska o silnici R35, s jedinou výjimkou, když mu osadní výbor Mašov sděloval své výhrady právě k severní variantě R35. Hejtmana nebylo vidět na prezentaci studie Valbeku na Kozákově ani na jiných prezentacích, nikdy neprojevil sebemenší zájem o to, aby se setkal se s občany protestujícími proti severní variantě R35, a to včetně starostů. Hejtman nekomunikoval ústně, ale ani písemně. Vůbec neodepsal např. na dopis osadního výboru Mašov stejně tak, jako se vůbec neobtěžoval odpovědět na dopis starostů z okresu Jičín ze dne 18. 5. 2009, kteří jej žádali o to, aby s nimi jednal o silnici R35. Nevíme tedy, jak došel k názoru, že severní trasa je přijatelnější pro většinu lidí.

Dále hejtman rozporuje, že by proti severní variantě R35 existovala silná frakce odpůrců a uvádí, že to bylo asi třicet pět občanů, a že daleko víc občanů stálo na straně kraje, že správnou volbou je severní varianta.

Pan hejtman zřejmě nečte korespondenci, která dochází na kraj, nečte žádný tisk, nesleduje televizi a ani se vůbec nevěnuje zasedání zastupitelstva, protože jinak by věděl, že již od roku 2003 se prakticky ve všech médiích téměř nepřetržitě probírá téma silnice R35 a velkého odporu právě v severním koridoru proti této trase. Navíc na jednání krajského zastupitelstva dne 23. 2. 2010 byla přímo hejtmanovi předána petice Turnováci proti průtahu R35 s 1 336 podpisy občanů pouze Turnova a jeho nejbližšího okolí, na úterním jednání krajského zastupitelstva byla předána Martinou Pokornou petice s cca 15 000 podpisy občanů proti severní variantě silnice R35. Ze všech stanovisek, která kraj obdržel od obcí, bylo nejvíce negativních stanovisek právě proti severnímu koridoru R35. Kde je tedy ta hejtmanem uváděná většina obyvatel a obcí, kteří si přejí severní variantu?

Hejtman Eichler má s počty opravdu velké problémy, neboť tvrdí, že na jednání krajského zastupitelstva bylo 30 občanů. Není tedy jasné, jak to, že v sále občané obsadili všech 60 míst, a přitom každý seděl jen na jedné židli a dokonce v diskusi jich dokonce 44 vystoupilo. A nebo se pan hejtman spletl a chtěl se spíše pochlubit, že 30 občanů vůbec nepustili do budovy krajského úřadu?

Hradecký deník

6.5.2010

Vaňous navrhl novou trasu R35 u Litomyšle

Litomyšl – Zemědělec z Bohuňovic u Litomyšle Jan Vaňous, který nesouhlasí s vedením plánované dálnice R35 přes své pozemky a dosáhl soudního zrušení celé trasy kolem Litomyšle, navrhl jinou variantu obchvatu.

Svůj návrh předal krajskému úřadu a vládnímu zmocněnci pro R35 Ivu Tomanovi.

„Návrh pana Vaňouse optimalizace trasy R35 neohrožuje jeho hospodaření a současně vychází vstříc požadavkům Litomyšle na posunutí trasy dále od města,“ řekl Vaňousův advokát Vítězslav Dohnal. Nakolik je nová trasa technicky přijatelná a zda s ní budou souhlasit vlastníci pozemků, není jasné.

Kvůli Vaňousově stížnosti vloni Nejvyšší správní soud zrušil část územního plánu kraje, která se týkala stavby rychlostní silnice včetně mimoúrovňových křižovatek v okolí Litomyšle. Podle soudu jej kraj poškodil, do územního plánu při schvalování zapracoval úplně novou trasu, která se předtím neprojednávala.

Vaňous nyní navrhl jiné vedení silnice. „Nová trasa v délce asi deseti kilometrů vede mimo pozemky mého klienta, což je jeho cíl. Hospodaří na nich a jejich rozdělení by jej ohrozilo,“ řekl Dohnal. S majiteli dotčených pozemků Vaňous novou trasu neprojednával. „To je úkolem státních orgánů,“ dodal.

Zmocněnec Toman zemědělcovu iniciativu vítá. „Jsem všemi deseti pro, když se najde shoda na nějakém kompromisu. Návrh dorazil, s panem Vaňousem o něm budeme jednat,“ řekl Toman.

Starosta Litomyšle Michal Kortyš ale s přiblížením R35 k městu nesouhlasí. „J sme pro trasu z roku 2006, která vede dále od Litomyšle, až za Kornicemi,“ řekl včera.

Pardubický kraj si po loňském soudním zrušení části trasy zadal studii proveditelnosti jiných variant. Navržený nový doplněk územního plánu bude muset podstoupit komplikovaný proces schvalování včetně veřejného projednání, což může trvat i léta. Proti trase u Litomyšle vystupují i další subjekty, jako část Litomyšle Kornice a místní sdružení Domašice. Požadují, aby se R35 vrátila blíže k Litomyšli.

„Litomyšl bojovala celých osm let za jižní variantu R35, a když ji dostala, najednou otočila,“ kroučí hlavou Vaňous. Zlí jazykové tvrdí, že Vaňousovi víc než zábor jeho pozemků vadí estetický zásah do krajiny. Nechce se dívat na krabice logistických skladů a benzinek.

R35 jako nejdelší česká dálnice se má stát alternativou dálnice D1, která spojuje Čechy a Moravu. Datum jejího dokončení se však neustále vzdaluje, hotová bude až po roce 2020.

Trasa podle farmáře: Podél státočky a kruh kolem města

Návrh dopravního inženýra Jiřího Kalčíka, který si zadal Jan Vaňous, podstatně kopíruje původně uvažovanou trasu, než byla na poslední chvíli a bez řádného projednání posunuta dál od města. Především v první části, mezi Cerekvicí nad Loučnou a Nedošínem před Litomyšlí, tak vede v koridoru současné státočky na Svitavy a Olomouc.

Právě posunutí R35 dál od města po lobbingu litomyšlských radních napadl vloni soud a územní plán kvůli nedodržení formálních procedur při projednávání zamítl.

Jedinou větší změnou v návrhu Kalčíka je delší opsaná kružnice kolem města, aby tak Vaňous vyhověl požadavkům Litomyšle na trasu, která by vedla dál od města. Posunutý víc na východ je v návrhu rovněž přivaděč k České Třebové, aby jím tolik netrpěli obyvatelé blízkých Němčic. Namísto západním obchvatem by tak přivaděč vedl východně od obce.

Trasa se však kvůli velké opsané kružnici kolem Litomyšle přibližuje poměrně blízko k vesnici Kornice. Její obyvatelé ale protestují společně s Vaňousem proti severní variantě prosazené Litomyšlí a ve své petici původní jižní trasu požadují.

„Terén je v oblasti Litomyšle natolik příznivý, že si lze vymyslet cokoliv, jsou tu skutečně desítky variant trasy. Nejvíce jde tak spíše o pozemky, o ochranu úrodné zemědělské půdy,“ uvedl Kalčík.

Kvůli ochraně obyvatel před hlukem také navrhl vedení R35 u Řídkého před Litomyšlí 500 metrů dlouhým hloubeným tunelem. „V zemědělské krajině by bylo rovněž přínosem zalesnění nevyužitých ploch mezi starou a novou komunikací,“ dodal Jiří Kalčík.

Jan Vaňous předložil Krajskému úřadu Pardubického kraje vlastní návrh optimalizace trasy R35, která neohrožuje jeho hospodaření a současně vychází vstříc požadavkům Litomyšle na posunutí trasy dále od města.

Návrh je vypracován autorizovaným inženýrem pro dopravní stavby Ing. Jiřím Kalčíkem.

V dopise hejtmánovi a zmocněnci Jan Vaňous mimo jiné uvádí: "Naším zájmem není nic jiného, než pokračovat v šetrném způsobu hospodaření na pozemcích zděděných po předcích. Nechceme kompenzace, nespekulujeme. Jde nám o vyřešení problému, která nás velmi tíží."

Na odezvu ze strany obou oslovených zatím čekáme.

Vítězslav Dohnal, advokát Jana Vaňouse

https://hradecky.denik.cz/zpravy_region/vanous-navrhl-novou-trasu-r-u-litomysle201005-9c57.html

Hradecký deník

9.5.2010

Diskuse o R35 jsou plně vášní

Litomyšlsko – Kudy povede rychlostní komunikace R35 kolem Litomyšle? To je otázka, která zatím nemá jasnou odpověď.

Radní v Litomyšli trvají na tom, aby dálnice byla dále od města. V Kornicích vzniklo občanské sdružení Domašice, které navrhuje, aby rychlostní silnice vedla mezi Litomyšlí a Kornicemi.

Litomyšlští se obávají zplodin a hluku z budoucí silnice. „Jsem pro trasu z roku 2006, která vede dále od Litomyšle a byla tehdy schválena v územním plánu. Je dále od města, takže se nemusíme bát, že by nás zaplavily zplodiny. Netrváme ani na přivaděči mezi Kornicemi a Litomyšlí. Stačí, když se připojíme u obce Řídký a u Janova,“ uvedl starosta Litomyšle Michal Kortyš.

Občanské sdružení Domašice ale navrhuje vést silnici mezi Kornicemi a Litomyšlí. To je místo, kde byl plánován v minulosti i obchvat Litomyšle. „S tím ale nesouhlasíme. Chceme R35 až za Kornicemi. Město má stále vizi, že se bude rozvíjet. Chceme v budoucnu dosáhnout patnácti tisíc obyvatel. Pokud by silnice vedla hned za městem, neměli bychom se kam rozvíjet. Byl by to jeden velký špunt,“ dodal Michal Kortyš.

Sdružení Domašice ale trvá na svém. „Chceme původní variantu rychlostní silnice R35. Tu, která byla schválena, než se do věci vložila Litomyšl. Nesouhlasíme s názorem města, že silnice u Litomyšle ohrozí rozvoj města. Domníváme se, že zátěž pouze chtějí přenést na vesnice. Podle nás by měly rozhodovat také ekonomické důvody. A ty naše trasa splňuje. Chceme, aby silnice vedla mezi Litomyšlí a Kornicemi. Je kratší, a proto také levnější,“ řekl Petr Chaloupka ze sdružení Domašice. Navíc je podle jeho slov i výhodnější pro zemědělce, protože neprotíná tolik pozemků. V oficiálním prohlášení členové sdružení mimo jiné uvádějí, že Litomyšl se může rozvíjet i jinými směry. „Může se podpořit výstavba v opomíjených integrovaných obcích, kde poptávka po bydlení trvale převyšuje nabídku,“ píše v prohlášení členové sdružení Domašice.

Konečné slovo při rozhodování vedení silnice R35 bude mít Pardubický kraj. Řidiči se po ní ale projedou až po roce 2020.

https://hradecky.denik.cz/zpravy_region/diskuze-o-r-jsou-plne-vasni20100507-2814.html

Hradecký deník

18.9.2010

Bárta: Přednost mají obchvaty, dálnice počkají

Východní Čechy - Peněz ve státním rozpočtu je málo, ale ne všechny silniční stavby ve východních Čechách se přerouší. Slíbil to včera ministr dopravy Vít Bárta, který přijel do Hradce Králové, Pardubic a na závěr i do Chrudimi, kam kvůli obligátní a výmluvné

zácpě dorazil se čtvrt hodinovým zpožděním.

Ostatně, Chrudimáci si nemohli přát nic lepšího. Jen ať ministr pocítí naše problémy s tranzitem na vlastní kůži. A podařilo se. Stavět se bude.

„Obchvaty měst mají nyní, kdy musíme obracet každou korunu, v každém případě přednost před stavbou dlouhých úseků dálnic,“ slíbil Bárta.

Konkrétní termíny ale odmítl upřesnit, odmítl plané sliby. Vedení obou krajů má nyní za úkol předložit mu soupis největších silničních priorit.

Chrudim a Náchod mohou výskat. Možná předčasně...???

Chrudim a Náchod si mohou po pátku výskat. Ministr dopravy Vít Bárta, který si přijel obhlédnout rozestavěné silnice v regionu, dal jasně najevo, že obchvaty měst v investičních prioritách upřednostní před stavbou dálnic R35 a především D11.

„Peněz je málo a musíme pečlivě vybírat, na co je dáme. Prioritou je pro nás bezpečnost obyvatel a chodců ve městech. Například peníze, které jsou určeny na třetí patro obří křižovatky v Opatovicích, je lepší použít na konkrétní obchvaty obcí a měst, které budou mnohem více sloužit lidem,“ řekl Bárta.

Královéhradecký a Pardubický kraj mají do měsíce vypracovat seznam nejdůležitějších silničních staveb, z nich pak ministerstvo vybere podle finančních možností.

Mezi řádky opatrných slov Bárty se ale dalo vyčíst jedno: pokračování pražské dálnice D11 nyní vzhledem k investičním škrtům rozhodně není na pořadu dne. Stát bude rád, když se podaří vyřešit spor s farmářkou Ludmilou Havránkovou a dostaví se alespoň tři zbývající kilometry do Hradce.

Větší prioritu má pro Bárta dálnice R35 z opatovické křižovatky na Vysoké Mýto a Olomouc. Ale i ta nyní musí počkat, nejpodstatnější je podle něj dostavět obchvaty tranzitem zahlcených měst. Ledaže by se na stavbu dálnic našel soukromý investor.

Ministr přitom odmítl slibovat jakékoliv termíny. „To už tady bylo, obchvaty jsou stále odkládány a lidé už ztrácejí trpělivost, jak ukázala čtvrtetní blokáda v Náchodě. Nebudu dávat plané sliby.“

Pro hejtmana Královéhradeckého kraje Lubomíra France je Bártovo upřednostnění obchvatů zklamáním. „D11 je prioritou pro náš kraj, pro jeho rozvoj, zatímco R35 jako severní alternativa brněnské D1 má spíš celostátní význam,“ uvedl Franc.

Jen „částečná spokojenost“ zazněla i z úst pardubického hejtmana Radko Martínka. Jeho náměstek pro dopravu Jan Tichý se před Bártoou na barevných prezentacích chlubil, kolik silnic by se dalo postavit, kdyby stát dokázal na dodavatelských cenách šetřit tak, jak to podle jeho slov umí Pardubický kraj.

V Chrudimi ministr uvízl v zácpě

Do Chrudimi, kam mířil besedovat se zdejšími obyvateli rozhořčenými kvůli odkládanému obchvatu, přijel ministr Bárta z Pardubic se čtvrt hodinovým zpožděním. Příjezd byl beznadějně ucpaný. Jako každý den odpoledne, jako každý pátek.

A tak si ještě musel na posledních 300 metrů zapnout majáček na autě.

„Dělám to nerad. Ale musím uznat, že to je asi nejmůžlivnější důkaz toho, že chrudimský obchvat je skutečně zapotřebí,“ přiznal.

Chrudimákům pak řekl přesně to, co chtěli slyšet. Stavět se bude! Výstavba byla odblokována a ještě letos se rozběhne archeologický výzkum. Nejpozději v roce 2012 bude ale zahájena stavební část obchvatu. Při jednání se stavebními firmami byla navíc vyjednána téměř 300milionová sleva.

Debata ale byla mnohem klidnější, než mnozí čekali. Ani nebyla plná zasedačka. „Jestli se tam do diskuze přihlásilo pět lidí, tak je to všechno. Vlažnost debaty mě překvapila,“ řekla diskutérka Petra Králová.

https://hradecky.denik.cz/zpravy_region/chrudim-ma-nadeji-prednost-maji-obchvaty-mest-dc02.html

Jičínský deník

24.9.2010

Otakar Ruml: Největším problémem je stavba silnice R35

Jičín – Kostky o Senát: odpovídá Otakar Ruml z Nové Paky, kandidát KSČM.

e volebním obvodu číslo 37 obhájí senátorský post Jiří Liška z ODS. Chceme však představit všechny osobnosti, které usilují o vstup do horní komory Parlamentu. Je jich celkem sedm.

Spolu se čtenáři jsme připravili 12 otázek, z nichž si kandidáti vylosují kostkami šestici dotazů. Sedmou otázkou si pak mohou položit sami, aby čtenáře upozornili na to, co oni považují za důležité. V dnešním Deníku nabízejí odpovědi Otakara Rumla, kandidáta KSČM.

Narozen: 23. 1. 1950.

Nejvyšší vzdělání: Provozně ekonomická fakulta Vysoké školy zemědělské v Praze, Vysoká škola politická

Současné zaměstnání: předseda Výboru životního prostředí a zemědělství zastupitelstva Královéhradeckého kraje

Záliby: myslivost, truhlářství
Rodina: rozvedený , 2 děti
Strana: KSČM
Motto: „Senát musí sloužit lidem“

1. Jaký je největší problém vašeho volebního okrsku, který byste rád pomohl vyřešit?

Jako největší problém našeho volebního okrsku vidím vyřešení a vybudování rychlostní silnice R35, obchvat Nové Paky, v sociální oblasti bych chtěl pomoci vyřešit problematiku domovů důchodců, které byly v našem okrese neuváženě převedeny pod zřizovatelství obcí, a například Mlázovice , Milíčeves a Chomutice - Obora mají již dnes velké problémy ze svých skromných rozpočtů tyto domovy financovat. Lze oprávněně očekávat, že v rozpočtu na příští roky bude situace ještě horší. Řešením by bylo převést tato zařízení pod zřizovatele, Královéhradecký kraj. Na Nymbursku pak v oblasti Milovic podpořit vybudování potřebné infrastruktury tak, aby lidé odtud nemuseli za prací, do škol a službami dojíždět.

6.Koho vnímáte jako svého největšího volebního soupeře?

Nevidím žádného soupeře významně silného, jsem rozhodnut věst fěrovou volební kampaň a totéž očekávám i od ostatních kandidátů na senátora. A silní dva soupeři se uvidí teprve ve druhém kole.

7.Po kolikáté kandidujete na post senátora, a proč?

Na post senátora kandiduji poprvé. Ve své profesní a politické kariéře si této důvěry nesmírně vážím a vidím jako velkou odpovědnost vůči svým voličům splnit jejich očekávání v případě, že mi vysloví svoji důvěru. Uvědomuji si také, že Senát v povědomí občanů nemá u nás příliš velkou vážnost a důvěru, svědčí o tom mimo jiné nízká účast voličů ve druhém kole voleb. Moje volební heslo je Senát musí sloužit lidem. Pro mne to znamená závazek být v případě zvolení ve styku s občany svého volebního obvodu, naslouchat jejich problémům a dle možností pomáhat jejich problémy řešit. Dále si uvědomuji, že senátorem nejsem za svoji osobu, ale reprezentuji v Senátu názor voličů svého obvodu.

8. Při řešení problémů jdete tvrdě za svým cílem hlava nehlava, nebo volíte diplomatickou cestu?

Mám ve své povaze velmi trpělivě naslouchat názorům ostatních, snažím se vždy přesvědčit o nejvhodnějším řešení daného problému a poté, co dojdou k názoru na definitivní řešení dané problematiky, jdu vždy pevně za vyřešením vytčeného problému. Na druhé straně se nebojím nést odpovědnost za osobní rozhodnutí. 9. Co je potřeba udělat proto, aby se na Jičínsku zvýšil počet pracovních příležitostí? Zatím se pouze propouští.

Je mi především velmi líto ztráty mnoha pracovních míst, ke které došlo na Jičínsku. Jenom v oboru zemědělství a potravinářství se jedná o stovky a možná i tisíce pracovních míst ztracených útlumem zemědělské výroby, a na to navazující pracovní místa ve firmách zpracovatelského průmyslu a poskytování služeb. Jako příklad mohu uvést ukončení výroby krmných směsí ve firmě CEREJA Jičín v důsledku útlumu živočišné výroby, nebo uzavření Mlékárny v Jičíně. Neumím se smířit s tím, že se z našeho okresu vozí mléko na zpracování do Německa a zpátky se dováží mléčné výrobky. Dále si myslím, že výrobní firmy v našem okrese jsou příliš zaměřeny na výrobu komponentů. Ale nejvyššího ekonomického přínosu je dosahováno ve finální výrobě, která je mimo náš okres a zpravidla v zahraničí. Určitě bych hledal možnosti, jak tyto výrobce podpořit formou daňových úlev, investičních pobídek a podobně.

10. Malé obce si stěžují na nedostatek financí, jak jim pomoci?

Problém financování malých obcí ze státního rozpočtu je v nespravedlivě nastaveném rozpočtovém určení daní, které je výrazně znevýhodňuje proti velkým městům. V případě mého zvolení budu usilovat o změnu tohoto systému financování. Sám jsem celoživotně s venkovem velice úzce spjat a dobře vnímám problémy, které zde existují.

Vlastní: Co považujete za priority?

Vzhledem k tomu, že jsem celý život pracoval v zemědělství, bych chtěl pomoci tomuto rezortu zastavit útlum výroby, ke kterému stále dochází, a otočit tento trend směrem k soběstačnosti agrárního a potravinářského komplexu. Problém není jenom zajištění soběstačnosti ve výrobě potravin, ale úzce to souvisí s vytvářením pracovních míst, zejména na venkově. Z toho vyplývá podpora rozvoje venkova, vytvoření pracovních míst v potravinářském a zpracovatelském průmyslu a v oblasti služeb pro zemědělství. Velice úzce s tím souvisí i otázka utváření krajiny a životního prostředí. Dále hodlám věst nesmířitelný boj proti záborům zemědělské půdy pro výstavbu různých logistických center, fotovoltaických elektráren apod. Chci se také zabývat řešením sociální problematiky, školství a dalších.

Rozhovor s dalším kandidátem do Senátu přineseme ve středu 29. září. Na vylosované dotazy bude odpovídat Jiří Hvězda.

https://jicinsky.denik.cz/zpravy_region/jicin-kandidati-senat-rumlotakar20100923.html

Krkonošský deník

7.10.2010

V Turnově je největším problémem doprava

Turnov– Krkonošský deník přichází sdalším předvolebním projektem, „První úkol starosty“. Jedničky na kandidátkách jsme požádali, aby zodpověděly na jednu otázku: Co je hlavním problémem ve vašem městě? Dnes přinášíme odpovědi kandidátů z Turnova.

Otakar GRUND, 62 let, Věci Veřejné

„Za nejdůležitější považuji nedokonalý a špatný způsob komunikace současných představitelů radnice s veřejností a naopak. To bych chtěl od základů změnit. Hlavním dlouhodobým problémem Turnova je řešení dopravy v městě, chybějící veřejné koupaliště a dobrá správa veškerého městského majetku. Za první úkol starosty považuji seznámit se podrobně s aktuálním hospodařením města, se stavem smluv a jejich plnění a stavem rozpracovaných akcí. Hned následně se sejít se všemi zaměstnanci radnice.“

RNDr. Otto JAROLÍMEK, CSc., 49 let, Turnovská koalice

„Za hlavní problém Turnova je všeobecně považována silniční doprava. Regionální komunikace směřující na Semily a Lomnici nad Popelkou, která je zároveň prakticky jedinou spojnicí rozvojových oblastí Hrušice a Károvska se zbytkem města, protíná jeho historický střed včetně samotného náměstí Českého ráje. Důsledkem jsou občasná dopravní zácpy, hluk, exhalace, problémy s parkováním, poškozování historicky cenných objektů a nemožnost vytvořit z centra města klidovou kulturní a turisticky přitažlivou zonu. K řešení této situace je především nutno vybudovat ve zmíněném směru obchvatovou komunikaci, a to nejlépe v koridoru stávající silnice třetí třídy spojující obec Bělá s lokalitou Valdštejsko. Ta by pak částečně řešila i dopravní obslužnost vlastního Turnova. Dále je nutno zabránit snahám vést územím Turnova rychlostní komunikaci R35, která by do města zatáhla těžkou dálkovou nákladní dopravu, což by současný stav ještě dále významnou měrou zhoršilo. Nedílnou součástí řešení dopravní situace v Turnově je i vytváření nových vhodných parkovacích míst a mnoho drobných ale často velmi důležitých opatření a úprav (např. zjednodušení a zpřehlednění dopravního značení). Při rekonstrukcích komunikací je třeba rázně oponovat představám některých projektantů, kteří často navrhnou řešení dle „modních trendů“ ale z hlediska provozu a údržby značně nepraktická (pro poučení viz rekonstrukce ulice Nádražní, ulice Bezručovy a částečně i ulice Skálovy, atd.). Řešení dopravní situace v Turnově je úkolem přesahujícím jedno volební období, v jeho průběhu však v něm lze výrazně pokročit.“

Milan KRATOCHVÍL, 45 let, ČSSD

„Hlavním problémem našeho města jsou stále stejní lidé na svých místech.“

PhDr. Hana MAIEROVÁ, 56 let, Nezávislý blok

„Každý, kdo zná Turnov, mi potvrdí, že zásadním problémem je doprava – neexistence obchvatu na Semily a alternativní vnitřní městské komunikace. Aktuálním problémem a úkolem i pro příští vedení města je zdárné dokončení projektu Čistá Jizera se všemi souvisejícími aktivitami a zvládnutí všech dalších projektů, na které již byly získány dotace.“

Doc. PhDr. Alena Svobodová, CSc., 62 let, KSČM

„Největším problémem v Turnově je podle mého názoru jednoznačně doprava. Na toto téma proběhla v minulosti celá řada jednání, ale bohužel k řešení situace nedošlo. Jak ukázala studie Ekologického právního servisu ve spolupráci s Ministerstvem zdravotnictví v roce 2008, jsme při dnešním množství automobilů, které denně projedou Turnovem, podle oficiální statistiky nejhlučnější město v Libereckém kraji. Problém odklonit dopravu z centra města a vyřešit přeložku silnice ve směru na Semily a Lomnici nad Popelkou tedy zůstává, a to nejen z důvodů finančních a technických, ale také z hlediska nezanedbatelného zásahu do životního prostředí. Je však třeba ho řešit rozvážně, vždyť takové rozhodnutí ovlivní životní podmínky občanů Turnova na mnoho příštích desetiletí.“

Mgr. Otakar ŠPETLÍK, 56 let, ODS

„Největším problémem je tranzitní doprava centrem města ve směru na Semily a Lomnici nad Popelkou.“

Lídři zbylých kandidujících stran – KDU–ČSL a TOP 09 své odpovědi nedodali.

https://krkonosky.denik.cz/zpravy_region/-v-turnove-je-nejvetsim-problemem-doprava20101006.html

Hradecký deník

11.11.2010

Prioritu mají v regionu stavby obchvatů měst

Východní Čechy – Prioritními dopravními stavbami v Hradeckém kraji by měly být obchvaty Náchoda, Nové Paky a Jaroměře.

Uvádí to materiál pracovní skupiny, kterou v září při návštěvě v Hradci Králové ustanovil ministr dopravy Vít Bárta.

Jedním ze závěrů skupiny je také žádost, aby ministerstvo na příští rok vyčlenilo 230 milionů korun na přípravu staveb obchvatů.

Řekl to vedoucí pracovní skupiny poslanec Jiří Štětina.

Za další prioritu Štětina skupina označila pokračování stavby dálnice D11 k hradecké čtvrti Plotiště a dál do Jaroměře. Stejnou váhu skupina dala výstavbě rychlostní silnice R35 z Hradce na Vysoké Mýto. Nejlepší je nyní stavba obchvatu Paky. Podle ministra mají před stavbou dálnic prioritu právě obchvaty měst a obcí, vedle toho si dal Bárta za svůj cíl dokončení D11 do Hradce.

Z tohoto titulu jsou pravděpodobně i priority v Pardubickém kraji: obchvaty Chrudimí a Vysokého Mýta, a dále pak potřebná modernizace průtahu Pardubicemi kolem Parama.

Hradecký deník

13.1.2011

Priorita ministerstva dopravy? Obchvaty a R35

Východní Čechy – Zatímco čtyřproudá rychlostní silnice R35 z východních Čech na Moravu, která nahradí přetíženou státovku přes Vysoké Mýto a Litomyšl, se stala pro současné vedení ministerstva dopravy prioritou číslo 1, pokračování výstavby dálnice D11 na Jaroměř a Trutnov se odkládá.

Vyplývá to z posledních, i když zatím neoficiálních informací ministerstva. Přesnou strategii hodlá resort předložit na konci ledna.

„Silnice R35 je pro ministra Víta Bárta absolutní prioritou,“ řekl jeho mluvčí Jakub Ptačinský.

Odmítl přitom výhradu, že takových priorit je v celé republice hned několik, například i obchvat Prahy. „Pětaticítka je skutečně

absolutní prioritou co se týče dálkové dopravy. Dokud nebude stát R35 jako severní alternativa spojení Praha – Morava, nemůžeme se pustit do rekonstrukce přetížené brněnské dálnice D1,“ dodal.

Vedle stavby R35 v zatím nedostavěném úseku Opatovice – Mohelnice se ministerstvo přednostně zaměří jen na menší stavby obchvatů měst, například Chrudimě či Náchoda.

K ledu se nenápadně odsouvá i pokračování D11 z Hradce na Jaroměř. „Mohu říct jen to, že mezi prioritami D11 nefiguruje,“ potvrdil Ptačinský.

Ministerstvo se pouze snaží domluvit s farmářkou Ludmilou Havránkovou, jejíž pole potřebuje k dostavbě posledních tří kilometrů dálnice do Hradce. Na vyjednávání uvalilo ministerstvo přísné informační embargo.

https://hradecky.denik.cz/zpravy_region/priority-ministerstva-dopravy-obchvaty-a-b621.html

Hradecký deník

23.1.2011

R35 kolem Litomyšle má dvě varianty

Východní Čechy - Zadržnutá příprava plánované dálnice R35 z východních Čech na Moravu má v problémovém úseku kolem Litomyšle na Svitavsku druhou variantu. Pardubický kraj musel přepracovat návrh a nechal tu zakreslit ještě jednu trasu obchvatu. Jejich prosazení ale bude stejně obtížné, obě trasy totiž mají své odpůrce. Litomyšláci se bude líbit původní trasa, která vede dál od města. Soukromý zemědělec Jan Vaňous, který původní trasu úspěšně napadl, zase preferuje novou trasu blíž Litomyšli, jež mívá jeho pozemky.

Územní plán s původní trasou R35 v desetikilometrovém úseku kolem Litomyšle předloni zrušil správní soud. Učinil tak na popud Vaňouse, úředníci s ním totiž trasu, která vede přes jeho pozemky, vůbec neprojednali.

„Samozřejmě nám víc vyhovuje trasa, která kopíruje původní I/35. Naším cílem je, aby se R35 pokud možno vyhnula pozemkům pana Vaňouse,“ řekl právní zástupce zemědělce Vítězslav Dohnal.

„Chceme trasu dál od Litomyšle, jinak by se zabrzdil rozvoj města. Na jedné straně máme hektary půdy, kde se pěstují stromky, na druhé straně bychom byli omezeni rychlostní komunikací,“ řekl starosta Litomyšle Michal Kortyš.

Obě trasy nyní posoudí ministerstvo životního prostředí v takzvaném posudku EIA. Pardubický kraj doufá v jeho rychlou realizaci. Ministr dopravy Vít Bárta nedávno řekl, že stavba R35 jako severní alternativy k přetížené D1 je pro něj prioritou.

https://hradecky.denik.cz/zpravy_region/r-kolem-litomysle-ma-dve-varianty20110122-7428.html

Hradecký deník

24.1.2011

Plán nových silnic: S Náchodem se nepočítá, s Chrudimí ano

Východní Čechy – Všechno je jinak. Ve strategii ministerstva dopravy na nové silnice do roku 2025 zcela chybí plánovaný obchvat Náchoda.

Řeči se vedou a voda plyne. Strategie rozvoje silniční sítě, kterou představilo ministerstvo dopravy, zcela převrací naruby dosavadní proklamace ministra Víta Bárty.

Ten ještě na podzim v Hradci Králové tvrdil, že stavba obchvatů měst je pro něj na prvním místě. Teď je vše jinak.

V koncepci do roku 2025 zcela chybí obchvat Náchoda, za který bojují obyvatelé města častými blokádami zdejšího ucpaného průtahu. Tranzit do Polska sice odsud odvede dostavba D11 přes Trutnov, té se však nedočkáme dříve jak v roce 2021. A to ještě před měsícem ministerstvo naznačovalo, že pokračování D11 se odkládá na neurčito.

V nejbližších letech se počítá alespoň s obchvatem Chrudimě, v plné délce by měl být hotov v roce 2014. O dva roky později by měli řidiči jezdit po novém obchvatu Nové Paky, už za dva roky také po přestavěném průtahu Pardubicemi kolem nádraží a Parama.

Ale to je ze slibovaných obchvatů bohužel vše.

Soudě už podle přiložené mapy se zdá, že ještě nedávno progresivní Bárta obrátil a začal opisovat od svých předchůdců: Přednost před obchvaty budou mít dlouhé úseky dálnic. Vedle zmíněné D11, která by měla být do Hradce hotová do tří a k Jaroměři do pěti let, se to týká především pokračování R35 z Opatovic nad Labem na Moravu. Její první úsek k Ostrovu u Vysokého Mýta má být hotov v roce 2017.

Ale počkejme si. Jsou to zatím opět jen čáry na mapě, které jsou Východočechům předhazovány bez naplnění už několik desetiletí. Ostatně – stále se ani neví, z čeho se tyto dálnice zaplatí.

https://hradecky.denik.cz/zpravy_region/plan-novych-silnic-obchvaty-nachod-cr20110124-45bb.html

Liberecký deník

26.1.2011

Chcete vědět víc? Kraj vám řekne míň!

Liberec – Méně někdy znamená více. Tímto úslovím se zřejmě řídí vedení Libereckého kraje. Včera totiž zastupitelé odhlasovali, že kraj bude na svých internetových stránkách zveřejňovat méně informací než dřív.

„To, že lidem dáváme málo informací, je možná důvodem toho, proč se kraje pořád jakoby vznášejí ve vzduchu, proč nikoho nezajímáme,“ zlobil se za opozici Martin Půta (Starostové pro Liberecký kraj). „V transparentnosti jsme mohli jít příkladem ostatním. Takhle se lidé v řadě případů dopředu ani nedozvědí, o čem vůbec budeme jednat,“ dodal.

Zatímco v minulosti zveřejňoval kraj všechny materiály, které mají být zastupiteli projednávány, a to včetně příloh, podle nového jednacího řádu najdou příště lidé na webu kraje jen návrh usnesení a důvodovou zprávu.

V minulosti byl například velmi zavádějícím způsobem pojmenován bod, kde kraj projednával trasu rychlostní silnice R35 Českým rájem. Kdyby tehdy materiál neměl přílohy, odpůrci čtyřproudové silnice by se to vůbec nedozvěděli.

Na druhou stranu by ale jednání proběhlo bez několika stovek rozhořčených kritiků stavby s transparenty, a právě o toto utajování důležitých bodů podle Půty vládnoucím sociálním demokratům jde. „Nestačí to, že je jednání zastupitelů veřejně přístupné,“ dodal Půta.

„To, že lidem dáváme málo informací, je možná důvodem, proč se kraje pořád jakoby vznášejí ve vzduchu, proč se o kraje nikdo moc nezajímá.“

Martin Půta, zastupitel

Vedoucí správního odboru krajského úřadu Jiří Němec vysvětloval zastupitelům, že žádný jednací řád není ideální a že tento nový bude rozhodně lepší než minulý. „Podle zákona má kraj povinnost zveřejňovat jen návrh programu jednání zastupitelstva. Vše ostatní jde nad rámec zákona,“ upozornil Němec. Změna jednacího řádu byla podle něj nutná kvůli ochraně osobních údajů. Všechny přílohy bodů by navíc zabíraly na webu moc místa.

Podle Půty se kraj stále více uzavírá a zhoršuje se i informovanost samotných krajských zastupitelů. „Třeba u veřejných soutěží, které schvaluje rada, jsme v minulosti dostávali kompletní informace, včetně uchazečů a jejich nabídek. Teď už nám předkládají jen vítěze s jejich cenou, nemáme možnost si nabídky sami porovnat,“ poznamenal.

I dnes se kvůli nedostatečným informacím strhla na jednání zastupitelstva ostrá diskuse v případě jmenování zástupce kraje na valnou hromadu Krajské nemocnice Liberec. Nejenže v návrhu nebylo datum konání hromady, zastupitelé ale nedostali ani její program.

„V takovém případě nemám o čem hlasovat,“ protestoval bývalý liberecký primátor Jiří Kittner z opoziční ODS. Podobně se vyjadřovali i starostové.

Náměstkyně hejtmanky a současně libereckého zastupitele Martina Seppu si jako delegáta na valnou hromadu nemocnice nakonec zastupitelé zvolili pětadvaceti hlasy. Změnu jednacího řádu také posvětili. Pro ni zvedli ruce i někteří opoziční zastupitelé z ODS. Celkem třináct ze čtyřiceti pěti se hlasování zdrželo. „Dopředu jsme se nijak v klubu nedomlouvali, každý mohl hlasovat, jak chtěl. Já jsem se zdržel,“ podotkl bývalý náměstek hejtmanky Radim Žika (ODS).

https://liberecky.denik.cz/zpravy_region/chcete-vedet-vic-kraj-vam-rekne-min20110126.html

Hradecký deník

26.2.2011

Peníze půjdou vedle obchvatů do D11 a dálnice na Moravu

Východní Čechy - Další optimistický scénář, kolikátý ale už v pořadí: S výstavbou dálnice D11 z Hradce Králové do Jaroměře by se mohlo začít do dvou let. Silnice R35 má větší zpoždění.

Dostavba dálnice D11 na Jaroměř a dále na Trutnov je společnou prioritou královéhradeckého magistrátu i celého kraje. To je další z proklamací, která v pátek zazněla z vedení zdejších samospráv.

Podobnou prioritou je pro vedení jak Královéhradeckého, tak i Pardubického kraje výstavba dálnice R35 z předloni otevřeného obří křižovatky v Opatovicích nad Labem na Vysoké Mýto a výhledově dál na Mohelnicu a Olomouc.

A do třetice, podobné přísliby zazněly nedávno i z ministerstva dopravy, které má obě stavby na starosti. „Silnice R35 je pro ministra Víta Bárta absolutní prioritou,“ tvrdí jeho mluvčí Jakub Ptačinský.

Jenže sliby chyby, podobná prohlášení Deník přetiskoval už před mnoha lety. A přitom od roku 2006 se skoro ani o píď nehnula pouhá dostavba tří kilometrů dálnice D11 před Hradcem Králové. Stát se totiž nedokáže dohodnout s farmářkou Ludmilou Havránkovou, přes jejíž pozemky má dálnice vést.

Dohodu s Havránkovou si však dal ministr Bárta za svůj osobní cíl ve funkci, takže hradecký magistrát i kraj už myslí napřed.

Vyjednávání stále pokračují

„Obě samosprávy budou usilovat o pokračování příprav výstavby D11, této strategické dopravní tepny. Podle informací z ministerstva dopravy by se při optimistických odhadech mohlo začít stavět k Jaroměři zhruba do dvou let. Vyjednávání o sporných pozemcích pro stavbu dálnice před Hradcem stále pokračují,“ uvedl Josef Ješina, krajský radní pro oblast dopravy.

Pro Pardubice i Hradec je důležité také pokračování rychlostní silnice R35, která by po dokončení měla z obou měst odvést tranzit ze stávající stávkovky na Vysoké Mýto a Olomouc. Oběma ucpaným městům by se nesmírně ulevilo.

„Úsek Opatovice – Časy by měl do konce tohoto roku podle informací ministerstva dopravy získat územní rozhodnutí,“ informoval Jindřich Vedlich, náměstek hradeckého primátora. Podle státu by výstavba této komunikace mohla probíhat formou PPP projektu, tedy s pomocí soukromých investorů, k Vysokému Mýtu by mohla být dálnice podle slibů ministerstva hotová v roce 2017. Musí se ale také dořešit soudem zamítnutý územní plán s R35 v okolí Litomyšle, kterého se domohl jeden ze zdejších farmářů.

Ministerstvo přitom odmítá výhradu, že takových priorit, jako je R35, je v celé republice hned několik. „Pětatřicátka je skutečně

absolutní prioritou co se týče dálkové dopravy. Dokud nebude stát R35 jako severní alternativa spojení Praha – Morava, nemůžeme se pustit do rekonstrukce přetížené brněnské dálnice D1,“ řekl mluvčí Ptačinský.

https://hradecky.denik.cz/zpravy_region/penize-pujdou-vedle-obchvatu-hlavne-do-dostavby-d-.html

Hradecký deník

25.5.2011

Co jsme psali před pěti lety

Hradec Králové – Co se událo před pěti lety, o čem jsme psali a jaký je dnes pohled na věc? Zajímavé srovnání, kam se události pohnuly, bude pravidelně přinášet na svých stránkách Hradecký deník

Stav silnic je hodně diskutabilní

Uzdravte nemocné silnice, hřímali starostové na kraji

Hradec Králové – Katastrofální stav silnic nižší třídy a také kulturních památek byly stěžejními body debaty na setkání starostů měst a obcí Hradecka s radními kraje. „Škody na silnicích jsou za sedm miliard korun. Pokud s tím nic neuděláme, hrozí kolaps. Většina investičních prostředků by měla jít do vylepšení dopravní infrastruktury,“ řekl starosta Chlumce nad Cidlinou Miroslav Uchytíl. Krajský úřad už přijal opatření a chystá masivní rekonstrukci silnic nižších tříd. Vedení kraje uvažuje o přijetí bankovního úvěru ve výši 900 milionů korun. Přibližně polovina peněz by měla jít právě na opravy komunikací. „Starosty zajímal také vývoj situace na stavbě dálnice D11 a nutnost napojení dálnice na rychlostní komunikaci R35. Hovořilo se také o dopravní obslužnosti obcí, výstavbě cyklostezek či kanalizační sítě v malých obcích,“ řekl krajský hejtmán Pavel Bradík, který setkání moderoval.

Takto vypadala situace v kraji před pěti lety. Článek vyšel 25. května 2006.

Stav českých silnic je tématem, které se často probírá a svůj konec má v nedohlednu. O D11 a R35 se mluvilo na veřejném slyšení v pondělí 23. května. Nevyřešilo se zhora nic. Jen zástupci ministerstva dopravy slíbili další datum začátku stavby. Rok 2014. Uvidíme, jestli své slovo dodrží.

https://hradecky.denik.cz/zpravy_region/co-jsme-psali-pred-peti-lety20110525.html

Krkonošský deník

6.8.2011

Rychlostní silnici R35 vrací na scénu ve všech podobách

Liberecký kraj – Ne, ne, ani superseverní varianta rychlostní silnice R35, která protíná Rychnovsko, Maloskalsko nebo Železnobrodsko není ještě zcela „odpískaná“.

Všechny tři varianty se totiž objevují v dokumentu Zásady územního rozvoje Libereckého kraje, který má být veřejně projednán již 12. září letošního roku.

A odpůrcům superseverní varianty, nejdražší navrhované trasy rychlostní silnice, se to nelíbí. „Jako všechna velká rozhodnutí ,toto může v okurkové sezoně proběhnout k velké radosti krajských úředníků celkem nepozorovaně a tedy nekomplikovaně,“ pozastavila se na termíny projednávání Zdeňka Rákosová ze Železného Brodu.

Kudy vede Supersever?

Superseverní varianta trasy R35 je nejnákladnější a podle lidí k přírodě nejdrastičtější varianta. Na úseku dlouhém zhruba 44 kilometrů předpokládá vybudování 9 tunelů a 39 přemostění. Prochází přitom například přírodním parkem Maloskalsko a údolím Jizery. Pro Liberecký kraj jsou prospěšné pouze Severní a Superseverní varianta, mezi těmi se pravděpodobně bude rozhodovat. Severní trasa nejvíce zasahuje do chráněné oblasti Českého ráje, superseverní varianta je zase téměř dvojnásobně dražší.

„Zatím nelze říct, že se přikláníme k jedné nebo druhé možnosti. Mohu slíbit, že rozhodujícím jazyčkem na vahách bude především mínění místních obyvatel,“ řekl před nedávnem hejtmán Libereckého kraje Stanislav Eichler. Superseverní varianta (nejdražší ze všech tří) vede od Rádelského Mlýna kolem Rychnova, Pulečného, Malešic dále kolem Bzí, Líšného nebo Malou Skálu až na Železný Brod a odtud směrem na Semily.

Varianta počítá s mnoha tunely a mosty. Například na trase mezi Malou Skálou a Brodem by vedla po mostech na vrcholcích kopců nad údolím Jizery. Prosmýkla by se mezi Brodem a Těpeřemi do tunelu Hrubá Horka. „Určitě proti této variantě podáme námítku. Pro město by stavba znamenala jen velké zábory pozemků a v podstatě nic by nám nepřinesla,“ sdělil André Jakubička, starosta Železného Brodu. Podle jeho slov by rychlostní silnice nepřinesla ani nové pracovní příležitosti.

„Město nemá žádné pozemky na rovině, kde by šla postavit větší fabrika. Navíc by nám superseverní varianta znamenala velký zásah do územního plánu, do dalšího rozvoje města,“ vysvětlil starosta.

Proti i sdružení

Ostatně, proti superseverní variantě R35 se postavilo již v samých zárodcích plánu občanské sdružení Občané proti superseverní variantě R 35. To právě v těchto dnech, po měsících relativního klidu, znovu projevuje aktivitu.

https://krkonosky.denik.cz/zpravy_region/rychlostni-silnici-r-vcaci-na-scenu-ve-vsech-podob.html

Jičínský deník

9.8.2011

Rychlostní silnice R35 opět na programu

Jablonecko – Ne, ne, ani superseverní varianta rychlostní silnice R35, která protíná Rychnovsko, Maloskalsko nebo Železnobrodsko není ještě zcela „odpískaná“.

Všechny tři varianty se totiž objevují v dokumentu Zásady územního rozvoje Libereckého kraje, který má být veřejně projednán již 12. září letošního roku.

A odpůrcům superseverní varianty, nejdražší navrhované trasy rychlostní silnice, se to nelíbí.

„Jako všechna velká rozhodnutí i toto může v okurkové sezoně proběhnout k velké radosti krajských úředníků celkem nepozorovaně a tedy nekomplikovaně,“ pozastavila se na termíny projednávání Zdeňka Rákosová ze Železného Brodu.

Supersever

Superseverní varianta trasy R35 je nejnákladnější a podle lidí k přírodě nejdrastičtější varianta. Na úseku dlouhém zhruba 44 kilometrů předpokládá vybudování 9 tunelů a 39 přemostění. Prochází přitom například přírodním parkem Maloskalsko a údolím Jizery.

Pro Liberecký kraj jsou prospěšné pouze Severní a Superseverní varianta, mezi těmi se pravděpodobně bude rozhodovat. Severní trasa nejvíce zasahuje do chráněné oblasti Českého ráje, superseverní varianta je zase téměř dvojnásobně dražší.

„Zatím nelze říct, že se přikláníme k jedné nebo druhé možnosti. Mohu slíbit, že rozhodujícím jazyčkem na vahách bude především mínění místních obyvatel,“ řekl před nedávnem hejtmán Libereckého kraje Stanislav Eichler. Superseverní varianta (nejdražší ze všech tří) vede od Rádelského Mlýna kolem Rychnova, Pulečného, Malešic dále kolem Bzí, Lišného nebo Malou Skálu až na Železný Brod a odtud směrem na Semily.

Varianta počítá s mnoha tunely a mosty. Například na trase mezi Malou Skálou a Brodem by vedla po mostech na vrcholcích kopců nad údolím Jizery. Prosmýkla by se mezi Brodem a Těpeřemi do tunelu Hrubá Horka.

„Určitě proti této variantě podáme námítku. Pro město by stavba znamenala jen velké zábory pozemků a v podstatě nic by nám nepřinesla,“ sdělil André Jakubička, starosta Železného Brodu.

Podle jeho slov by rychlostní silnice nepřinesla ani nové pracovní příležitosti.

„Město nemá žádné pozemky na rovině, kde by šla postavit větší fabrika. Navíc by nám superseverní varianta znamenala velký zásah do územního plánu, do dalšího rozvoje města,“ vysvětlil starosta.

Ostatně, proti superseverní variantě R35 se postavilo již v samých zárodcích plánu občanské sdružení Občané proti superseverní variantě R35. To právě v těchto dnech, po měsících relativního klidu, znovu projevuje aktivitu.

„Pokud budou Zásady takto schváleny, hrozí kdykoli, že prostým rozhodnutím ministerstva dopravy, vytvořením projektové dokumentace a schválením územního rozhodnutí příslušným speciálním stavebním nebo dopravním úřadem, bude tato varianta žít plným životem,“ vysvětluje sdružení.

„Naše sdružení mělo dne 11. srpna jednání ohledně připravovaných Zásad územního rozvoje Libereckého kraje. Naše tisková mluvčí nyní provádí potřebné kroky pro informování občanů prostřednictvím informačních médií,“ přislíbil další informace předseda sdružení Petr Hons.

Nejzazší termínem podání námitek proti dokumentu je právě okamžik veřejného projednání, tedy 12. září v 10 hodin v multimediálním sále Krajského úřadu.

TISKOVÁ ZPRÁVA

Liberecký kraj odmítá tvrzení o možnosti stavby superseverní varianty silnice R 35

Liberecký kraj striktně odmítá tvrzení Zdeňky Rákosové, které bylo otištěno v Krkonošském deníku v článku: Rychlostní silnici R35 vrací na scénu ve všech podobách, dne 17.8.2011.

„Paní Rákosová tvrdí že, jako všechna velká rozhodnutí, může v okurkové sezoně proběhnout schválení stavby superseverního koridoru rychlostní silnice R 35, a to k velké radosti krajských úředníků celkem nepozorovaně a tedy nekomplikovaně. To je ale zásadní omyl. Je nutné připomenout, že Zastupitelstvo Libereckého kraje na svém zasedání schválilo pouze doporučení, a to ke stavbě severního koridoru silnice R 35. Zásady územního rozvoje Libereckého kraje (ZÚR LK) navíc obsahují řešení kapacitní silnice S5, jejíž označení vyplývá z Politiky územního rozvoje České republiky (PÚR ČR) a nikoliv rychlostní komunikaci R35. To, že ZÚR pracují se všemi variantami silnice S5 v rámci Libereckého kraje vyplývá z požadavku z jednání s Ministerstvem životního prostředí, neboť dosud není zpracována "Územní studie", kterou pořizuje Ministerstvo pro místní rozvoj v součinnosti s Ministerstvem dopravy, Ministerstvem životního prostředí a dotčenými kraji,“ řekl radní LK Zdeněk Bursa..

Na základě úkolu plynoucího z Politiky územního rozvoje jejímž cílem je provést výběr koridoru kapacitní silnice S5 s ohledem na území CHKO Český ráj a lokality soustavy Natura 2000, včetně stanovení podmínek územní ochrany. Přesto, že tento úkol měl být splněn v roce 2010, dosud Územní studie není zpracována, a proto, jsou v ZÚR obsaženy varianty S5, a to severní a superseverní.

„Pokud jde o proces projednání ZÚR, pak přes veškeré snahy krajského úřadu dosáhnout dohod s povinnými dotčenými subjekty

v krátkém termínu, došlo k časovému posunu v jejich projednání. V současné době je tato fáze projednání s dotčenými orgány dokončena, a proto mohl být konečně návrh ZÚR zveřejněn na webových stránkách odboru ÚPSŘ na (www.oupsr.kraj-lbc.cz <<http://www.oupsr.kraj-lbc.cz/>>), a zahájen proces veřejného projednání," doplnil Bursa.

V současné době probíhají informativní seznámení veřejnosti o procesu pořizování v Libereckém kraji, kdy jejich veřejné projednání s širokou veřejností se uskuteční po prázdninách dne 12. 9. 2011.

„Toto projednání nelze odkládat, neboť proces projednání musí být dokončen před koncem roku 2011, kdy ZÚR všech krajů musí být vydány do konce roku 2011. Tato povinnost je striktně stanovena v ust. § 187 odst. 3 z.č. 183/2006 Sb. o územním plánování a stavebním řádu, včetně jeho novel, kde je zakotvena povinnost pořádat a vydat ZÚR do 5 let ode dne nabytí účinnosti stavebního zákona (účinnost od 1.1. 2007), tj. do konce roku 2011, je nutné tedy této zákonem stanovené povinnosti dostát,“ dodal Bursa.

Květa Šírová

oddělení tiskové a vnějších vztahů

https://jicinsky.denik.cz/zpravy_region/jicinsko-jablonecko-r35silnice20110818.html

Krkonošský deník

5.9.2011

Ministerstvo nepodporuje superseverní variantu R35

Liberecký kraj – Veřejné projednávání Zásad územního rozvoje kraje přineslo zajímavé sdělení. Rychnovsko, Maloskalsko i Železnobrodsko si může oddechnout. Alespoň na čas. Ministerstvo životního prostředí totiž nepodporuje takzvanou superseverní variantu rychlostní silnice R35

Přitom samo ministerstvo původně požadovalo tuto variantu zpracovat do krajského dokumentu. Přesto nebylo prohlášení zástupců ministerstva tak překvapivé. Žádost o zpracování superseverní varianty totiž požadovala bývalé vedení ministerstva.

„Liberecký kraj bude s touto novou informací pracovat a bude ve věci jednat s dalšími dotčenými ministerstvy,“ potvrdil náměstek hejtmána Vít Příkaský. Veřejné projednávání dokumentu přitáhlo širokou veřejnost, kterou zajímaly právě především varianty R35.

„Od počátku jsme říkali, že superseverní varianta je šílenost a bojovali jsme proti ní,“ sdělil František Chlouba, starosta Rychnova, který doufá, že je dobojováno.

„I přes sdělení ministerstva je superseverní varianta stále ve hře, bude provedena nová studie. Proto budeme i nadále pokračovat v jednáních kolem R35,“ zůstává v pozoru Petr Hons, předseda sdružení Občané proti superseverní variantě R35.

První rozhodující krok mohou předvést krajszí zastupitelé a poté příslušná ministerstva a vláda. Problém není jen v samotné silnici. Pokud totiž superseverní varianta R35 v Zásadách zůstane, musí být pro její případnou výstavbu blokovány pozemky. „V případě, že se nikdy stavět silnice nebude a přesto bude zanesena v dokumentu, bude bránit rozvoji města. Teď záleží na krajských zastupitelích,“ přiblížil Chlouba.

Proti superseverní variantě R35 jsou i další dotčená obce a města. „Pro Železný Brod by stavba znamenala jen velké zábory pozemků a v podstatě nic by nám nepřinesla,“ sdělil André Jakubička, starosta Železného Brodu.

Podle jeho slov by silnice nepřinesla ani nové pracovní příležitosti. „Nemáme žádné pozemky na rovině, kde by šla postavit fabrika. Navíc by nám silnice znamenala velký zásah do dalšího rozvoje města,“ vysvětlil starosta.

Vyjádření Ministerstva životního prostředí: "Varianta vedení koridoru silnice R35 (severní) je pro Ministerstvo životního prostředí možná pouze za podmínek důsledného dodržování environmentálních kritérií a požadavků složkových zákonů ochrany životního prostředí. Nad preferencí severní varianty vedení koridoru panuje v současné době shoda Ministerstva dopravy, Ministerstva životního prostředí a Krajského úřadu Libereckého kraje. K superseverní variantě vedení koridoru silnice R35 obdrželo Ministerstvo životního prostředí zásadní nesouhlas patnácti obcí, které uvádějí, že superseverní varianta koridoru silnice R35 omezí obce nacházející se v blízkosti uvažovaného trasování koridoru, a to zejména zablokováním územního rozvoje v katastrech těchto obcí. V neposlední řadě je také z posuzovaných variant investičně nejnákladnější, a to i z hlediska provozních nákladů a nákladů na pozdější údržbu komunikace. Tato trasa také prochází krajinářsky hodnotným územím a přímo zasahuje do některých chráněných území. Ministerstvo životního prostředí se důkladně zabývá všemi obdrženími připomínkami a námitkami," uvedla tisková mluvčí ministerstva Michaela Jendeková.

https://krkonosky.denik.cz/zpravy_region/ministerstvo-nepodporuje-superseverni-variantu-r.html

Idnes: R35 chceme vést přes Český ráj, řeklo ministerstvo životního prostředí

14.9.2011 | LIBEREC | Idnes

Ministerstvo životního prostředí v současnosti místo superseverní podporuje severní variantu trasy silnice R35. Ta by tedy měla vést přes Turnov a napříč Českým rájem k Jičínu. S tímto návrhem souhlasí i Liberecký kraj. Odpůrci stavby znovu upozorňují, že výstavba čtyřproudé silnice není nutná. Na serveru Idnes.cz. ...zobrazit původní článek [□](#)

R35 chceme vést přes Český ráj, řeklo ministerstvo životního prostředí

13. září 2011 12:21

Nové vedení ministerstva životního prostředí přestalo podporovat superseverní variantu rychlostní silnice R35 přes Železnobrodsko a Semilsko. Silnice tak nejspíš povede severní trasou, tedy přes Turnov a napříč Českým rájem k Jičínu.

Zdroj: https://liberec.idnes.cz/Clanek.aspx?c=A110913_1650782_liberec-zpravy_kol

"Nové vedení ministerstva životního prostředí probralo všechny argumenty pro a proti této trase a dospělo k názoru, že v tuto chvíli preferuje severní variantu. Neříká ale, že ani superseverní ani jižní není možná," uvedla v pondělí po veřejném projednání Zásad územního rozvoje Libereckého kraje Veronika Šimová, která je na ministerstvu pověřena řízením oddělení posuzování vlivů na životní prostředí.

Možné varianty

Severní - mezi dvěma částmi CHKO Český ráj, nejhlasitější a nejdéle trvající odpor, doporučena většinou krajského zastupitelstva

Jižní - po jižním okraji CHKO, většina trasy vede ve Středočeském kraji, nejlevnější

Superseverní - přes Železnobrodsko a Semilsko, vede přes chráněná území, i po přepracování stále nejdražší

V Rychnově nad Nisou, Železném Brodě, Semilech a v dalších obcích, kudy by zvažovaná superseverní rychlostní silnice R35 mohla vést, vyvolala změna postoje ministerstva životního prostředí radost. "Moc rádi jsme to slyšeli," reagoval předseda sdružení Občané proti superseverní variantě R35 Petr Hons.

Severní variantu podporuje také ministerstvo dopravy, ministerstvo pro místní rozvoj a loni na jaře se pro ni vyslovili zastupitelé Libereckého kraje (více zde). Konečné rozhodnutí, kudy nová silnice povede, ale zřejmě letos nepadne. Schází konečná studie, která posoudí všechna hlediska od peněz po přírodu a řekne, kudy je silnici nevhodnější vést.

Odpůrci stavby: Čtyřproudá silnice není potřeba

"Politika územního rozvoje České republiky jasně říká, že se musí vypracovat územní studie na základě stanovisek dotčených orgánů, ať ministerstva dopravy, ministerstva životního prostředí a samozřejmě krajů a na tu studii my čekáme. Proto jsme chtěli všechny tři varianty," upřesnila Šimová, proč se v krajském plánovacím dokumentu objeví koridor a s ním spojená územní rezerva pro severní i superseverní variantu.

"Vlastně už dva roky jsme kvůli této jedné větě bojovali dá se říci s větrnými mlýny. Vidíme to nyní optimističtěji, budeme se snažit s dotčenými obcemi z jejich katastrů superseverní variantu co nejrychleji vymazat," dodal Hons.

Odpůrci dálnice Českým rájem byli na jednání o návrhu krajských územních zásad také slyšet. Markéta Kovaříková, která byla více než tisícem podpisů obyvatel kraje zmocněna podat proti zásadám námítku, uvedla, že neexistuje žádný důvod pro budování čtyřproudé rychlostní silnice.

"Ze Ktové na Hradec Králové jezdí podle posledního sčítání 6 400 vozidel denně, přičemž silnice první třídy musí pobrat patnáct tisíc vozidel," uvedla ve svém emotivním vystoupení Kovaříková. Zároveň požadovala kompletní přepracování celého krajského dokumentu, který je připravován již pět let.

Kromě severní a superseverní varianty existuje ještě jižní, od Mnichova Hradiště kolem Sobotky na Jičín. Jižní varianta vychází nejlevněji, ministerstvo dopravy ani Liberecký kraj ji však nepodporují a ani sousední kraj s ní nepočítá.

Zdroj: https://liberec.idnes.cz/Clanek.aspx?c=A110913_1650782_liberec-zpravy_kol

autor: Jaroslav Hoření

Liberecký deník

5.10.2011

Rychlostní silnice R35 z Liberce na Hradec povede přes Český ráj

Liberec - Rychlostní silnice R35 z Liberce na Hradec Králové povede přes Český ráj tzv. severní trasou. Druhý - superseverní koridor - přes oblast Semilská v územní dokumentaci kraje vůbec nebude. Informoval o tom náměstek libereckého hejtmána pro rozvoj Vít Příkaský (ČSSD).

Superseverní varianta, která obcházela Český ráj ze severu, byla nejdražší. Výstavba silnice dlouhé více než 44 kilometrů by přišla podle odhadů na bezmála 37 miliard korun.

Čtyřproutá silnice R35 z Liberce na Hradec by měla zlepšit a zrychlit spojení do sousedního Královéhradeckého a dále do Pardubického kraje a odvést dopravu mimo obce. Už několik let patří k prioritám kraje, problémem ale bylo její trasování. V úvahu přicházely tři varianty: Severní varianta, která zvítězila, kopíruje z velké části současnou silnici.

Od začátku proti ní ale bojují ekologická sdružení, protože vede chráněným územím Českého ráje, které rozděluje. To byl také důvod, proč ministerstvo životního prostředí donedávna preferovalo delší a dražší superseverní variantu, přestože se jí Semily a okolní obce bránily.

Ministerstvo ale nedávno změnilo názor a podpořilo variantu Českým rájem, která je levnější a podporuje ji i ministerstvo dopravy, řekl Příkaský. Tuto trasu loni schválilo i zastupitelstvo Libereckého kraje. V územních dokumentech kraje tak bude podle něj pro plánovanou silnici jen jediný koridor, a záměr tak nebude bránit rozvoji obcí na Semilsku.

„Změna postoje ministerstva životního prostředí nás nepřekvapila, po změně ministra jsme ji čekali,“ řekla Martina Pokorná, která patří v posledních letech k nejhlasitějším odpůrcům dálnice Českým rájem. V tuto chvíli se podle ní nedá nic dělat. „Počkáme, až kraj zásady schválí a pak se podíváme, zda by se kvůli formálních chybám nedaly napadnout u soudu,“ poznamenala.

Pokud se změny plánu nepodaří dosáhnout, nezbyvá podle ní než doufat, že na nákladnou stavbu ještě dlouho nebudou peníze. Ochránci přírody preferují třetí, tedy jižní variantu, která by stála podle odhadů jen necelých 15 miliard korun. Je ale dlouhá 64 kilometrů a podle vedení Libereckého kraje dopravu v kraji neřeší, protože vede sousedními středními Čechami. Ministerstvo dopravy ji nepodporuje a nepočítá s ní ani Středočeský kraj.

https://liberecky.denik.cz/zpravy_region/rychlostni-silnice-r-z-liberce-na-hradec-povede.html

Liberecký deník

21.6.2012

Silnice skrz Český ráj povede. Možná za 20 let

Liberecký kraj - Vláda sice definitivně schválila severní variantu R35 Turnovem, politici ani aktivisté však nevěří realizaci v příštích 20 letech.

Vláda řekla ano severní variantě silnice R35 v podobě přes Český ráj. Vyplyvá to ze schválené územní studie, v níž došla ke shodě ministerstva dopravy, životního prostředí a místního rozvoje. Věc se tak definitivně dostává z kompetence krajského úřadu. Zároveň je velkou prohrou pro tisíce aktivistů a občanů Turnovska, kteří proti rychlostní silnici od roku 2000 vystupovali. „Je to poslední tečka za celou problematikou. Již se tím nechceme zabývat. Stále si stojíme za tím, že severní varianta je ze všech ta nejlepší, i když víme, že doba realizace silnice je v nedohlednu,“ komentoval věc náměstek hejtmána pro resort hospodářského a regionálního rozvoje Vít Příkaský (ČSSD). Připomeňme, že severní koridor R35, navzdory protestům měst a obcí na Turnovsku, schválil loni Liberecký kraj ve svých zásadách územního rozvoje.

Hejtmán Libereckého kraje Stanislav Eichler (ČSSD) byl v předpovědích stavby R35 ironičtější. „Je otázkou, jestli až bude za 500 let silnice postavena, po ní vůbec bude někdo jezdit,“ poznamenal.

Podobně hovoří i ekologové a aktivisté, kteří proti podobě silnice skrz Český ráj protestují. Členka sdružení S.O.S. Český ráj a turnovská zastupitelka Martina Pokorná je přesvědčena, že v příštích desítkách let silnice nevznikne, přestože ji schválená územní studie přiblížila lidem.

„Budeme se silnici bránit do poslední chvíle. A tou je stavební povolení. K němu mají ještě hodně daleko. Nejsou vykoupené pozemky, nemají dorešena dědická řízení, mnozí vlastníci parcel desítky let nežijí. Ještě je hodně času,“ řekla Deníku aktivistka.

Vedení Turnova vidí situaci střízlivěji než ekologové. Ví totiž, že silnici se již neubrání, proto vítá každé možnosti, které její následky na život lidí ve městě zmírní. „Pokud už musíme uposlechnout, tak kvitujeme s povděkem, že varianta schválená ve studii nepočítá s tunelem pod sídlištěm Výšinka a také že nejde o čtyřpruh, ale o dvoupruh. Pokusíme se dalšími připomínkami vliv silnice ještě zmenšit,“ potvrzuje starostka Turnova Hana Maierová.

Stejný postup hodlají aplikovat i aktivisté, i když značně razantnější. Martina Pokorná požaduje, aby v katastru samotného města Turnova byla R35 v tunelu. „Budeme požadovat, aby se silnice v Mašově dostala pod zem a na povrch se nedostala dřív, než v Pelešanech,“ požaduje ekoložka.

Co je R35?

Silnice, o níž je v článku řeč, je úsekem spojujícím Liberec s Hradcem Králové, má odlehčit obcím, kudy dnes vede stávající okreska. Kritikové severní variantě vyčítají, že svým tělesem a mimoúrovňovými křížovatkami rozdělí a naruší Turnova další obce na její trase, zničí životní prostředí cestovních.

https://liberecky.denik.cz/zpravy_region/silnice-skrz-cesky-raj-povede-mozna-za-20-let-20120621.html

Jičínský deník

22.6.2012

Liberecký kraj - „Pokud už musíme poslechnout, jsme rádi, že se nepočítá s tunelem pod sídlištěm Výšinka a že nejde o čtyř, ale o dvoupruh,“ říká starostka Turnova Hana Maierová.

Vláda řekla ano severní variantě silnice R35 v podobě přes Český ráj. Vyplývá to ze schválené územní studie, v níž došla ke shodě ministerstva dopravy, životního prostředí a místního rozvoje.

Věc se tak definitivně dostává z kompetence krajského úřadu. Zároveň je velkou prohrou pro tisíce aktivistů a občanů Turnovska, kteří proti rychlostní silnici od roku 2000 vystupovali.

„Je to poslední tečka za celou problematikou. Již se tím nechceme zabývat. Stále si stojíme za tím, že severní varianta je ze všech ta nejlepší, i když víme, že doba realizace silnice je v nedohlednu,“ komentoval věc náměstek hejtmána pro resort hospodářského a regionálního rozvoje Vít Příkaský.

Připomeňme, že severní koridor R35 navzdory protestům měst a obcí schválil loni Liberecký kraj v zásadách územního rozvoje. Hejtmán Libereckého kraje Stanislav Eichler byl v předpovědích stavby R35 ironičtější. „Je otázkou, jestli až bude za 500 let silnice postavena, po ní vůbec bude někdo jezdit,“ poznamenal.

Podobně hovoří i ekologové a aktivisté, kteří proti podobě silnice skrz Český ráj dlouhodobě protestují. Členka sdružení S.O.S. Český ráj a turnovská zastupitelka Martina Pokorná je přesvědčena, že v příštích desítkách let silnice nebude.

„Budeme se silnici bránit do poslední chvíle. A tou je stavební povolení. K němu mají ještě hodně daleko. Nejsou vykoupené pozemky, nemají dořešena dědická řízení, mnozí vlastníci parcel desítky let nežijí. Ještě je hodně času,“ řekla Deníku aktivistka.

Vedení Turnova vidí situaci střízlivěji než ekologové. Ví totiž, že silnici se již neubrání, proto vítá každé možnosti, které její následky na život lidí ve městě zmírní. „Pokud už musíme uposlechnout, tak kvitujeme s povděkem, že varianta schválená ve studii nepočítá s tunelem pod sídlištěm Výšinka a také že nejde o čtyřpruh, ale o dvoupruh. Pokusíme se dalšími připomínkami vliv silnice ještě zmenšit,“ potvrzuje snahy radnice starostka Turnova Hana Maierová.

Stejný postup hodlají aplikovat i aktivisté, i když značně razantněji a tvrdší. Martina Pokorná požaduje, aby v katastru samotného města Turnova byla R35 v tunelu. „Budeme požadovat, aby se silnice v Mašově dostala pod zem a na povrch se nedostala dřív, než v Pelešanech,“ požaduje ekoložka.

<https://jicinsky.denik.cz/z-regionu/cesky-raj-protne-silnice-20120622-i59a.html>

Krkonošský deník

12.9.2012

Stavba dálnice R35 se nehne ani o píd'

Východní Čechy – Zatímco příští rok bude i přes škrty čile pokračovat dostavba dvou kilometrů pražské dálnice D11 do Hradce Králové, na čtyřpruhovku R35 spojující východ Čech s Moravou nezbude pravděpodobně ani haléř.

Vyplývá to z návrhu rozpočtu Státního fondu dopravní infrastruktury (SFDI), který bude zítra projednávat vláda. R35 má být alternativou k přetížené dálnici D1, stát se však rozhodl místo stavby nové magistrály peníze raději investovat do rozšíření dálnice z Prahy do Brna.

A to se mnohým poslancům, zvláště těm za východní Čechy, nelíbí. Ostatně, sněmovna bude mít při schvalování rozpočtu SFDI na podzim poslední slovo.

Hradecká poslankyně Hana Orgoníková už poslala ministru Kalouskovi dopis, ve kterém žádá aspoň peníze na dostavbu třetího patra

kruhové křižovatky u Opatovic nad Labem. Chce tím otevřít cestu pokračování výstavby R35 dále na Vysoké Mýto a Mohelnici. Nyní je v provozu pouze tříkilometrový úsek právě z Opatovic do Sedlic, kde se napojuje na dálnici D11.

Podle Orgoníkové by na dostavbu stačilo sehnat zhruba 540 milionů korun. „Neúnosnou dopravní situaci na D1 rozhodně nevyřeší její rozšíření o 75 cm. Měla by se urychlit realizace silnice R35 v úseku Hradec Králové – Mohelnice pro možné převedení velké části provozu mezi Prahou a Ostravou z D1,“ napsala Orgoníková Kalouskovi.

Třetí patro křižovatky se původně stavělo společně s již hotovým zbytkem kruhové křižovatky, ale v srpnu 2010 ho kvůli škrtům zastavil tehdejší ministr dopravy Vít Bárta.

„Stavba má všechny potřebnosti k pokračování prací – územní rozhodnutí i stavební povolení. Rampa napojující kruhový objezd je i nezbytným vstupem pro stavbu rychlostní silnice R35 Opatovice – Časy a Časy – Ostrov (u Vysokého Mýta – pozn. red.),“ dodala Orgoníková.

Ve sněmovně to však budou mít východočeští zákonodárci těžké. Dvě stovky poslanců budou každý zvlášť lobbovat právě za tu „svou“ dálnici či obchvat, rozpočet SFDI je přitom rok od roku tenčí. Potvrdil to včera i mluvčí ministerstva dopravy Martin Novák.

„Příprava navazujících úseků R35 sice nadále probíhá, v návrhu rozpočtu na ně ale bohužel na příští rok žádné prostředky vyčleněny nejsou,“ uvedl.

https://krkonosky.denik.cz/zpravy_region/stavba-dalnice-r35-se-nehne-ani-o-pid-20120912.html

Hradecký deník

1.12.2012

Dálnice do Trutnova? Ne, radši R35 a Náchod

Východní Čechy - Ačkoliv vedení Královéhradeckého kraje ustavičně lobbuje za pokračování výstavby dálnice D11 na Jaroměř a dále přes Trutnov k polským hranicím, potřebnější jsou ve východních Čechách jiné silnice.

Vedle dopravních odborníků, kteří na zbytečnost čtyřproudovky mezi Jaroměří a Trutnovem poukázali už dříve, to v úterý při návštěvě kraje potvrdil i ministr dopravy Pavel Dobeš.

„Před pokračováním dálnice z Jaroměře do Polska má prioritu silnice R35 z Opatovic nad Labem na Vysoké Mýto a Olomouc, která bude představovat severní alternativu přetížené D1 z Prahy na Moravu,“ řekl Dobeš.

Před úspěšným jednáním s farmářkou Ludmilou Havránkovou v Plačicích u Hradce, přes jejíž pole povede dostavba tří kilometrů D11 před městem, podpořil svou návštěvou ucpaného Náchoda i řešení zdejších dopravních problémů.

Dlouho připravovaná stavba obchvatu Náchoda ještě nemá ani územní rozhodnutí, Dobeš ale slíbil dát příští rok na zlepšení dopravy ve městě 38 milionů korun. Půjdou na úpravy kruhových objezdů u Slávie a Čedoku a na výstavbu nového kruhového objezdu u dopravního hřiště v Bělovsi.

Cestu do Polska by rychleji a levněji než dálnice uvolnila dostavba D11 do Jaroměře zároveň s navazujícím obchvatem Jaroměře a obchvatem Náchoda. Na přípravu D11 z Hradce do Jaroměře je připraveno na příští rok 250 milionů korun.

https://hradecky.denik.cz/zpravy_region/dalnice-do-trutnova-ne-radsi-r-a-nachod20111130.html

Jana Tywoniaková: Jak se připravovala výstavba 1. velkého českého biokoridoru

16.12.2011

Dovolím si popsat, jak to bylo s přípravou kritizované stavby Biokoridor Skoky, resp. Velký Újezd = Tunel pro regionální biokoridor (RBK) na rychlostní komunikaci R35 Lipník nad Bečvou – Olomouc, neboť jsem se na ní podílela osobně. Tedy do jara 1995. Potom byli u přípravy moji kolegové z firmy.

Zde jsem ale byla od prvopočátku – když se dělala úplně počáteční vyhledávací studie pro ŘSD ČR, závod Brno), někdy v letech 1993/1994 (!) – a ta se potom s úpravami realizovala. Je to u vesnice Skoky – Velký Újezd na Moravě. (Viz mapky a situace níže.)

Rychlostní komunikace R35 (kategorie D 26,5/120) prochází v lokalitě Skoky - Dolní Újezd (km 169,1 až 169,5) vlastně jedním z jižních výběžků Oderských vrchů. Tento výrazný terénní hřbet přetíná tak, aby se mohla trasa komunikace vhodně zapojit do velkého dopravního uzlu u Lipníku nad Bečvou.

Od počátku se řešila úloha, zda nová komunikace povede severně od obcí a silnice č.437 nebo jižně – pod nimi. Ale protože rozvoj a dopravní napojení obcí směřovaly dolů – do nížiny, bylo zřejmé, že nová trasa musí vést nad starou silnicí severně. Tím se navržena

komunikace dostala do kontaktu s masivem Oderských vrchů a přetnula v tomto úseku regionální biokoridor (RBK). Ale primární požadavky na propojení biokoridoru neměly téma velkých zvířat, ale VODU. Voda stéká z Oderských vrchů na jih. Základní požadavky byly hlavně na zajištění vody spodní pro obec Skoky a Dolní Újezd – aby nedošlo k narušení systému v podloží, ze kterého berou spodní vodu občané, ale stejně byly akcentovány požadavky na převod vody svrchní, kdy v dubohabrovém lese byla rostlinná společenstva, dle biologů závislá na období jarních vod, které měly tudy de facto stékat na jih z Oderských vrchů a celá půdní vrstva měla být hojně nasycena vodou po min. stanovenou dobu pro vegetaci. Navrhované řešení ve studii tedy obsahovalo i podmínku technického utěsnění násypu nad tunelem speciální jílovou vrstvou, aby vody přešly přes a nevsáklly se jinam, prostě aby ten odříznutý výběžek neuschl. O variantě zajištění vody na konci výběžku se uvažovalo i pro doby etapy vlastní stavby, tedy hloubení zářezu, kdy byla snaha nalézt takovou technologii provádění a tak načasovat harmonogram, aby k odeschnutí nedošlo. Proto také nebylo možné umístit biokoridor mezi obec Skoky a Dolní Újezd, kde by byl sice vhodnější, ale je tam rokle s vodotečí, která je především na jaře zvodnělá. Dále je třeba uvést, že daná lokalita je v geologických podmínkách ČR velmi náročná na zajištění kvality stavby: prochází tudy geologický zlom (Oderské vrchy - Moravská brána) a místo má (v českých podmínkách) i extrémní nároky na technický návrh z důvodů vysokého stupně seismicity, se kterým se zde musí počítat, a pro který jsou prostě některé, jinak jinde obvyklé, stavební postupy nemožné. Dále jsou zde velmi nepříznivé i horniny, ve kterých se měla stavba provádět (břidlice) a ona voda, která horninami prostupovala i do značných hloubek a znamenalo s ní počítat při stavbě a odvádět ji (čerpat). To vše jsou argumenty, proč tento ekodukt nelze brát jako „typový“ či „standardní“ a porovnávat s ním jiné, které nebudou v takto extrémních podmínkách pro provádění.

Ad migrační trasy zvířat. Na jednáních v Lipníku nad Bečvou, na referátu životního prostředí, byli přítomni i zástupci ČSOP, se kterými se domlouvaly postupy přípravy stavby. Lokální průzkumy migračních stezek a tahů zvířer měli dělat místní znalci a odborníci a projektanti na ně měli navazovat. Jednání ke studii (u kterých jsem byla osobně) probíhala bez konfliktů a ve shodě nad postupem přípravy stavby. Prostě to nebylo tak, že by přišli inženýři-chytráci z Prahy a vše by měli nalinkované. Hledal se rozumný kompromis. A psal se r. 1994. A v ČR takový typ ekoduktu dosud nikde neexistoval, ani se o něm neuvažovalo. Byla to premiéra. Rozhodně jsme z toho měli (jako projektanti) dobrý pocit, že nás investor netlačí do jednoho nejlevnějšího řešení, že nemusíme být od počátku v opozici vůči „ochranářům“, že jsme s „ochranáři“ schopni mluvit o všech aspektech stavby a že jsme schopni se racionálně domlouvat.

Na počátku vyhledávací studie se kromě položení trasy silnice řešily i varianty průchodu výběžkem Oderských vrchů. Byly původně čtyři navrhované a posuzované varianty. Úsek průchodu masivem byl dlouhý 400 m:

- ražený tunel
- hloubený zářez
- hloubený tunel
- kombinace hloubeného zářezu a tunelu

Jako výsledná kompromisní varianta byla zvolena posledně uvedená.

Ale tunel zasypaný v zářezu se později zkrátil z původně uvažovaných cca 200 m (ve studii) na cca poloviční délku, která se realizovala do stávající podoby. (U realizační dokumentace jsem již nebyla, pozn. autorky.) Komunikace tedy prochází 300 m dlouhým zářezem a 100 m dlouhým hloubeným tunelem. Nad tunelem je po zasypaní rekonstruována původní zeleň - celá plocha je zalesněna původními dřevinami (dub, habr, buk, lípa); svahy nad portály jsou osety travní směsí a osázeny keřovými porosty doplněnými soliterními stromy tak, že zůstává zachována kontinuita jižních svahů s charakteristickou vegetací. Tunel byl opatřen pevným neprůhledným oplocením které má umožnit zvířerí navedení na přechodovou pasáž a zabránit jejímu kontaktu s komunikací. <http://www.sudop.cz/cs/reference/rstavby.php>

Děti Země: Rozpačité včerejší projednání silnice R35 přes Pardubicko

9. února 2012 | Děti Země

Spor o trasu obchvatu Litomyšle se věrohodně nevyřešil

Ministerstvo životního prostředí v rámci hodnocení vlivů silnice R35 délky 62 km na životní prostředí napříč Pardubickým krajem svolalo na středu 8. února 2012 do Litomyšle veřejné projednání posudku EIA. Akce se zúčastnilo více než 150 osob a spory se především týkaly trasy obchvatu Litomyšle. Tento den byl také posledním, kdy mohla veřejnost k posudku EIA poslat své vyjádření. To mj. učinily i Děti Země, které navrhly v procesu pokračovat, neboť jejich varianta obchvatu města nebyla hodnocena.

„Z veřejného projednání silnice R35 mám rozpačitý dojem, neboť se hodnocení zbytečně uspěchalo, takže výběr vhodné trasy obchvatu Litomyšle nebyl objektivní. Proto by nebylo moudré proces EIA ukončit a vydat pro delší trasu obchvatu souhlasné stanovisko EIA,“ tvrdí Miroslav Patrik z Děti Země.

Podle něho schválení velkého obchvatu Litomyšle až za obcí Sedliště není v souladu se zákonem, takže mohou hrozit několikaleté spory jako o dálniční obchvat Plzně, kde malé obce, obdobně jako zde například Bohuňovice, Sedliště a Němčice, žádaly postavit obchvat blíže městu. Tehdejší vedení Plzně to ale odmítalo.

„Plzeňský syndrom nyní hrozí i Litomyšli, kdy se sice silnice R35 z obou stran třeba postaví, ale obchvat může několik let chybět. Přitom stačí, aby MŽP při procesu EIA nespěchalo a naše optimalizovaná trasa obchvatu z října 2010 blíže Litomyšli byla pečlivě a objektivně vyhodnocena,“ upozorňuje Patrik.

Dětem Země se v roce 2006 společně s místními sdruženími v Řetové a ve Sloupnici a s okolními obcemi v uvažované trase severního koridoru silnice R35 podařilo prosadit do územního plánu kraje jižní koridor až do Mohelnice. Následně v srpnu 2009 však Nejvyšší správní soud zrušil trasu velkého obchvatu Litomyšle a dosud nebyla žádná do územního plánu kraje schválena. Nicméně proces EIA nelogicky pokračoval dále.

„V principu jsme pro výstavbu silnice R35, ale schvalování nesmí být v rozporu se zájmy ochrany přírody, nesmí poškozovat životního prostředí obyvatel a ani porušovat zákony, o čemž máme nyní značné pochybnosti právě při výběru vhodné varianty obchvatu Litomyšle,“ shrnuje Patrik na závěr.

Hodnocení vlivů silnice R35 délky 62 km napříč Pardubickým krajem na životní prostředí během pěti let:

- 1) 19.10.2006 = zveřejnění oznámení se severním a jižním koridorem silnice R35
- 2) 10.11.2006 = MŽP vydává závěry zjišťovacího řízení s požadavkem posoudit jižní koridor silnice R35
- 3) 21.09.2009 = zveřejnění první dokumentace EIA se dvěma subvariantami: obchvat Litomyšle a Janova
- 4) 02.09.2010 = zveřejnění druhé dokumentace EIA, ale bez varianty obchvatu Litomyšle podle Děti Země
- 5) 06.01.2012 = zveřejnění posudku EIA
- 6) 08.02.2012 = veřejné projednání posudku EIA na zámku v Litomyšli a poslední den pro podání vyjádření

Hradecký deník

25.3.2012

Dálnice D11/R11 a silnice R35 aneb O čem se hovoří

Východní Čechy - Dostavba D11/R11 a také rychlostní silnice R35 jsou prioritami Královéhradeckého kraje, R35 je prioritou statutárního města Hradec Králové.

Hana Orgoníková, poslankyně a předsedkyně Sdružení pro výstavbu D11/R11 a R35:

Problémem se zdají být finanční prostředky na výstavbu, hledají se různá řešení, aby se ulehčilo státu. Hovoří se zejména o PPP projektech, ale také o sdružování finančních prostředků – Královéhradecký kraj, město Hradec Králové a podnikatelé. Stát jako takový rozhodně nechce financovat tzv. jižní spojku v Hradci Králové, a to zejména proto, že výstavbou R35 pozbude jižní spojka významu pro obchvat města a bude vlastně sloužit pouze pro přílehlé obchodní aglomerace. Zde bych byla velmi opatrná na to, kdo z podnikatelů by skutečně sdružoval finanční prostředky na stavbu, a na to, kdo by vlastně jakoby působil ve fázi sdružování, aniž by sám finance sdružoval, tedy by měl funkci koordinátora při sdružování finančních prostředků. Tam bych se obávala toho, že finance se sdruží a tzv. koordinátor je vytuneluje, či lépe odkloní, jak se nově toto úsloví ujalo po vyjádření pana ministra Kocourka. Důvěryhodným sdružovatelem finančních prostředků jsou města a obce jakékoliv velikosti, které se na základě usnesení svých zastupitelů rozhodnou sdružit finanční prostředky ve výši, kterou si samy určí. Samozřejmostí je pak smlouva se státem, či jiným subjektem, který bude příslušnou komunikaci vlastnit.

Otázka Bláhovky

Osobně mne mrzí, že ministerstvo dopravy řeší jinak sjezd z dálnice D11 u Hradce Králové, kde toto mělo být blíže u budovy Hasičského záchranného sboru. Tehdy jsem opravdu ráda panu ministrovi dopravy Dobešovi, když byl na podzim loňského roku v Královéhradeckém kraji a toto své rozhodnutí sdělil při veřejné debatě, poděkovala za to, že nenaslouchá různým pábítelům, kteří chtěli posunout křižovatku jinak tak, aby vyhovovala jejich obchodním zájmům. Potěšující je, že na sjezd z dálnice budou státní peníze. Nepotěšující je, že se objevují sliby o zafinancování a vybudování nové křižovatky Bláhovka a jižní spojky z řad některých podnikatelů, což může, ale nemusí být nejlepším řešením, jak o tom píši výše. V tomto případě by mělo být rozhodující zejména pro Královéhradecký kraj, ale i město Hradec Králové, rychlé napojení zásahové jednotky hasičů na dálnici, aby jejich zásah při dopravní nehodě byl co nejrychlejší. Zatím mám dojem, že nejdůležitější bude napojení některých obchodních center na dálnici, přitom obchodních domů má Hradec Králové již dostatek, v to počítám i ty, které jsou před realizací. Akorát se s touto realizací z různých důvodů již několik let otáčí.

Stavbě nic nebrání

Také si myslím, že by se podél dálnice D11/R11 na zemědělské půdě zde v Polabí, kde je bonita půdy č. 1, neměla stavět tak zvaná logistická centra, což je vznešený název pro zcela obyčejné sklady, které slouží jako překladiště zboží. Argument, že v těchto skladech bude možnost zaměstnávat větší počet lidí, je nesmysl, tam stačí tři lidé pracující se zdvižným vozíkem, a to ještě proto, aby se mohli vystrídat v třísměnném provozu. Kdysi mi kdosi pravil: „Ty by sis přála, aby tam okolo dálnice jezdila Havránková s traktorem!“ Tak jsem mu odpověděla, že ano, protože ta kvalitní země po ničem jiném než po obdělání a zemědělském využití nevolá. Když už se zabírá pro dálnici, neboť nic jiného nezbyvá, proč zabírat další metry pro stavby, které nemají smysl a slouží jen k osobnímu prospěchu některých podnikatelů. Práce paní Havránkové smysl má. Zapojuje její farmu do potravinářského řetězce a zušlechťování krajiny.

Nyní dostavbě dálnice k Hradci Králové nic nebrání. Očekávám, že bez problémů bude i její pokračování na hranici s Polskem u Krakowce. Těším se, až se po dostavbě R35 dopravně uleví našemu městu.

<https://hradecky.denik.cz/z-regionu/dalnice-d11-r11-a-silnice-r35-aneb-o-cem-se-hovori-20120325.html>

ČT24: Aktivisté: Ať R35 z Turnova do Jičína vůbec nevede

19.4.2012 | LIBEREC | ČT24

Sčítání dopravy na silnici I/35 ukázalo, že stávající silnice první třídy odpovídá intenzitě provozu. Podle aktivistů by se tedy rychlostní komunikace R35 nemusela stavět. Na serveru ČT24.

Aktivisté: Ať R35 z Turnova do Jičína vůbec nevede

- ČT2418. 4. 2012 18. 4. 2012, 20:58|Zdroj: ČT2

Turnov – Aktivisté, kteří dosud chtěli, aby rychlostní silnice R35 neprocházela Českým rájem, nyní přišli s novým požadavkem: R35 od Turnova do Jičína podle nich vůbec nemusí vzniknout, stávající silnice první třídy odpovídá intenzitě provozu. Ministerstvo dopravy a Liberecký kraj ale takový požadavek jasně odmítají. Provoz, který je dnes na I/35, podle úřadů nevypovídá nic o počtu aut, která budou jezdit po rychlostní komunikaci.

Sčítání dopravy na silnici I/35 mezi Turnovem a Jičínem ukázalo, že každý den úsekem projede zhruba sedm tisíc aut. Oproti stávajícím rychlostním silnicím je to asi třetina. Výsledků se proto chopili aktivisté, kteří dosud bojovali proti jednotlivým variantám tras budoucí R35. „Není důvod stavět silnici, po které nebude žádná doprava výhledově jezdit,“ uvedla mluvčí Koalice SOS Český

ráj Markéta Kovaříková.

Liberecký kraj však s odkazem na odborníky tvrdí, že intenzita dopravy u Turnova s otevřením rychlostní silnice vzroste. „Ze všech podkladů, které jsme měli k dispozici, jasně vyplývá, že rychlostní komunikace potřeba je,“ zdůraznil náměstek libereckého hejtmána Martin Sepp.

Tvrzení aktivistů, že plánovaná výstavba rychlostní silnice v málo vytiženém úseku je pouze výsledkem lobby stavebních firem, zase odmítlo ministerstvo dopravy. „Rozhodli jsme se na základě podnětů, nikoli na základě lobbistů,“ uvedl mluvčí ministerstva dopravy Martin Novák.

Firmám, které by mohly nový tah stavět, se ostatně vidina výnosné státní zakázky vzdaluje i bez zásahu občanských sdružení. Ministerstvo totiž uvažuje o odsunutí zahájení výstavby na rok 2040. Dosud počítalo s obdobím po roce 2020

R35

Silnice I/35, která prochází napříč republikou od hranic s Německem u Liberce přes Hradec Králové a Olomouc až k česko-slovenskému hraničnímu přechodu Bumbálka, se má stát v úseku Liberec – Lipník nad Bečvou velkokapacitní rychlostní silnicí. Ačkoli s její výstavbou stát počítá už od 60. let minulého století (se severním úsekem Hradec–Liberec od 90. let), zatím stojí pouze několik osamocených úseků. Dokončena je stavba mezi Libercem a Turnovem, která tvoří součást rychlého spojení Praha–Liberec, hotov je také východní úsek z Mohelnice do Lipníku nad Bečvou. Zbýlých takřka 200 kilometrů je však stále ve starém. Hotov je sice ještě čtyřkilometrový úsek u Opatovic nad Labem, který slouží jako přivaděč pro dálnici D11, avšak ten je izolován a od trasy dnešní I/35 značně vzdálen.

<https://ct24.ceskatelevize.cz/clanek/regiony/aktiviste-at-r35-z-turnova-do-jicina-vubec-nevede-271193>

Poznámka- u příspěvku je krátká reportáž Milana Brunclíka

Ižurnál: Pokračování R35 by v Českém ráji nemělo být dálnicí, zní doporučení vlády

2.7.2012 | TURNOV | Ižurnál

Turnov chce, aby Liberecký kraj přestal blokovat pozemky pro chystanou dálnici přes Český ráj. Nová studie zpracovaná pro vládu sice doporučuje vést chystané spojení mezi Libereckým a Královéhradeckým krajem právě severní trasou, tedy přes Turnov a Jičín, není prý kvůli tomu ale nutné prostavět tolik peněz.

Po silnici mezi Turnovem a Jičín už zdaleka nejedí tolik aut jako před několika lety. Podle nové studie, kterou získalo ministerstvo pro místní rozvoj, by tu proto už teď nemusela vést rychlostní silnice dálničního typu. V údolí pod hradem Trosky by prý stačilo rozšířit tu stávající a dostavět obchvaty vesnic.

„Měl by to být dvoupruh se střídavým třetím pruhem pro předjíždění, který by samozřejmě měl míjet vesnice, ale měl by daleko citlivěji projít krajinou, než ta kapacitní, téměř dvojnásobně široká silnice,“ vysvětluje turnovská starostka Hana Majerová.

Ani to ale odpůrcům plánované trasy R35 nevyhovuje. „Pro nás je stejně nepřijatelná jako ta původní dálnice, protože my tady dvoupruhovou silnici I. třídy máme. Kapacita silnice není zcela využita, intenzita dopravy nám klesá a výstavby jakékoli další silnice je v tento okamžik naprosto neopodstatněná,“ potvrzuje nespokojenost Martina Pokorná (SZ) zvolená za Turnovskou koalici.

Nový návrh, který by teprve měla dostat vláda, ale Turnov považuje za své vítězství. Liberecký kraj ho totiž přinutil nakreslit do územního plánu budoucí R35 v megalomanské verzi – tunelem pod sídlištěm Výšina. Majitelé pozemků tam proto teď nesmí stavět.

„A právě tato zmiňovaná studie dává za pravdu nám. Říká, že průchod Turnovem je výhodnější Mašovem a Pelešany. Varianta přes Výšinku je varianta riziková, protože v této oblasti je stávající sídliště a navržené plochy na další bytovou výstavbu,“ vysvětluje expert turnovské radnice na územní plán Miroslav Varga.

Zastupitelé Turnova proto teď chtějí, aby kraj své plány změnil. Hejtmán Stanislav Eichler z ČSSD už minulý týden připravenou studii označil za konečné rozhodnutí vlády: „Vláda rozhodla o tom, že bude preferovat středovou variantu, čili severní – z Turnova na Jičín.“

To sice není pravda a kabinet o tom nejednal, nicméně hejtmán to zároveň označil za krok k uvolnění blokových parcel.

Čekají na to jejich majitelé. Například turnovský učitel Václav Hájek, který na svém pozemku chtěl postavit dům. Než to stihl, kraj jeho pozemek, který nakonec pro stavbu doporučený není, vyblokoval jako územní rezervu. Proto teď v Turnově na Výšince stojí rodinný dům jako stavba dočasná.

Hradecký deník

4.7.2012

Rychlostní komunikace R35 zřejmě má o problém méně

Východní Čechy – Není obvyklé, aby petice podporovaly rozhodnutí politiků. Ta o rychlostní silnici R35, která má spojit Hradec Králové s Olomoucí, ale podporuje rozhodnutí Zastupitelstva Pardubického kraje.

Pokud by se podařilo stavbu dálnice přes Pardubický kraj uspišit, ulevilo by se i řidičům cestujícím z Hradeckého kraje na Moravu a obyvatelům podél dosavadní státní silnice.

Pardubičtí krajští zastupitelé před měsícem doporučili k veřejnému projednání návrh aktualizace Zásad územního rozvoje kraje s trasou R35 u Litomyšle ve variantě dále od města. Právě tento úsek vloni zpochybnil soud a musel být projednán znovu.

„Z pohledu občanů podepsaných pod peticí se jedná o optimální variantu, na straně jedné se významně přibližuje městu a umožňuje jeho napojení, a na straně druhé si zachovává dostatečný odstup od města umožňující další rozvoj tímto směrem,“ řekl náměstek pardubického hejtmána Roman Líněk.

Spory o trasu R35 její výstavbu zdržují. Konečné rozhodnutí o výběru nejhodnější varianty bude potvrzeno po vyhodnocení veřejného projednání krajským zastupitelstvem v roce 2013.

<https://hradecky.denik.cz/z-regionu/rychlostni-komunikace-r35-zrejme-ma-o-problem-mene-20120714.html>

Hradecký deník

11.9.2012

Stavba rychlostní komunikace R35 se nehne ani o píď

Východní Čechy - Stavba třetího patra opatovické křižovatky by mohla začít třeba hned. Jen na ni sehnat peníze.

Zatímco příští rok bude i přes škrtky čile pokračovat dostavba dvou kilometrů pražské dálnice D11 do Hradce Králové, na čtyřproudovku R35 spojující východ Čech s Moravou nezbude pravděpodobně ani haléř.

Vyplývá to z návrhu rozpočtu Státního fondu dopravní infrastruktury (SFDI), který bude ve středu projednávat vláda. R35 má být alternativou k přetížené dálnici D1, stát se však rozhodl místo stavby nové magistrály peníze raději investovat do rozšíření dálnice z Prahy do Brna.

A to se mnohým poslancům, zvláště těm za východní Čechy, nelíbí. Ostatně, sněmovna bude mít při schvalování rozpočtu SFDI na podzim poslední slovo.

Hradecká poslankyně Hana Orgoníková už poslala ministru Kalouskovi dopis, ve kterém žádá aspoň peníze na dostavbu třetího patra kruhové křižovatky u Opatovic nad Labem. Chce tím otevřít cestu pokračování výstavby R35 dále na Vysoké Mýto a Mohelnici. Nyní je v provozu pouze tříkilometrový úsek právě z Opatovic do Sedlic, kde se napojuje na dálnici D11.

Podle Orgoníkové by na dostavbu stačilo sehnat zhruba 540 milionů korun. „Neúnosnou dopravní situaci na D1 rozhodně nevyřeší její rozšíření o 75 cm. Měla by se urychlit realizace silnice R35 v úseku Hradec Králové – Mohelnice pro možné převedení velké části provozu mezi Prahou a Ostravou z D1,“ napsala Orgoníková Kalouskovi.

Třetí patro křižovatky se původně stavělo společně s již hotovým zbytkem kruhové křižovatky, ale v srpnu 2010 ho kvůli škrtům zastavil tehdejší ministr dopravy Vít Bárta.

„Stavba má všechny potřebnosti k pokračování prací – územní rozhodnutí i stavební povolení. Rampa napojující kruhový objezd je i nezbytným vstupem pro stavbu rychlostní silnice R35 Opatovice – Časy a Časy – Ostrov (u Vysokého Mýta – pozn. red.),“ dodala Orgoníková.

Ve sněmovně to však budou mít východočeští zákonodárci těžké. Dvě stovky poslanců budou každý zvláště lobbovat právě za tu „svou“ dálnici či obchvat, rozpočet SFDI je přitom rok od roku tenčí. Potvrdil to včera i mluvčí ministerstva dopravy Martin Novák. „Příprava navazujících úseků R35 sice nadále probíhá, v návrhu rozpočtu na ně ale bohužel na příští rok žádné prostředky vyčleněny nejsou,“ uvedl.

Není to ostatně jediná špatná zpráva týkající se R35. Evropská komise před měsícem oznámila, že již zprovozněný úsek ze Sedlic do Opatovic nakonec zadotuje menší částkou, než se původně počítalo. Přispěje 708 milionů korun, 136 milionů však bude muset stát vrátit. Celkové náklady stavby se podle projektu blíží ke dvěma miliardám korun. EU z této částky za již dokončenou stavbu z Operačního programu doprava proplatila 844 milionů korun.

Problémy, které některé dopravní stavby mají se zpětným schvalováním evropských dotací, nejsou v Česku nikterak výjimečné. Podle dřívějšího vyjádření ředitele Státního fondu dopravní infrastruktury Tomáše Čočka pro ČTK hrozí, že nebudou proplaceny projekty až za 20 miliard korun. Důvodem jsou zejména chyby ve výběrových řízeních a z nich vznikající vícepráce, které dopravní stavby prodražují.

<https://hradecky.denik.cz/z-regionu/stavba-rychlostni-komunikace-r35-se-nehne-ani-o-pid-20120911.html>

ČSSD: Memorandum sociálních demokratů z pěti krajů k R35

8. října 2012 | ČSSD

Představitelé pěti krajů ČSSD (kraj Vysočina, Jihomoravský kraj, Zlínský kraj, Olomoucký kraj a Moravskoslezský kraj) za účasti předsedy ČSSD B. Sobotky, místopředsedy ČSSD L. Zaorálka a předsedy PK ČSSD J. Tejce dnes slavnostně v Olomouci podepsali společné memorandum k urychlení dostavby rychlostní silnice R35 v úseku Mohelnice – Hradec Králové. ČSSD považuje urychlení dostavby R35 ve zmiňovaném úseku za společný závazek nejen sociálních demokratů z pěti krajů, ale také za závazek vůči voličům ČSSD a občanům naší země.

Chybějící úsek představuje nezbytnou severní alternativu k dálnici D1, který nejen ulehčí této nejpřetíženější dálnici, ale současně otevře nové možnosti rozvoje moravských krajů, podpoří rozvoj zaměstnanosti, urychlí dopravu směr východ – západ a naopak, zkrátí cestování ze střední a severní Moravy do Prahy, čímž dojde ke snížení emisí výfukových plynů do ovzduší. Představitelé krajských výkonných výborů ČSSD se zavázali spolu s vedením ČSSD trvale usilovat, každý v mezích svých kompetencí, o zrychlení výstavby a podporovat všechna k tomu vedoucí opatření.

Hradecký deník

28.10.2012

Dálnici R35 opět řešil soud, trasa má konečně zelenou

Východní Čechy, Pardubice - Soud zamítl další návrhy stěžovatelů na zrušení trasy čtyřproudovky u Litomyšle a u Svitav. Jako první se mají začít stavět úseky od Opatovic a z druhého konce z Mohelnice.

Výstavbě čtyřproudé rychlostní silnice R35 v Pardubickém kraji zmizela z cesty další překážka.

Krajský soud zamítl návrh několika stěžovatelů na zrušení části její budoucí trasy v okolí Litomyšle a u Svitav.

Návrh na zrušení vymezení koridoru rychlostní silnice podle schválených plánů (tzv. Zásad územního rozvoje Pardubického kraje) podaly k soudu obce Sedliště a Bohuňovice a rovněž Zemědělské obchodní družstvo Opatovec. A sám za sebe také ekonom této farmy Milan Franta.

„Nelíbí se nám, proč dálnice povede tak širokým obchvatem daleko od Litomyšle, proč se nedrží víc koridoru stávající státovky?“ vysvětloval Deníku starosta nedalekých Bohuňovic Jaromír Gregor. R35 tady má projít napříč polem mezi Bohuňovicemi a Sedlištěm. Ostatně, nejsou první, kdo si na vzdálenější koridor od města stěžoval. Už vloni soud řešil podobné námítky zdejšího soukromého zemědělce Jana Vaňouse. Trasu ale dokázala radnice Litomyšle obhájit.

Farmáři z Opatovce v sousedství Svitav zase poukazovali na likvidaci zdejších celin kvůli dálnici. Ale neuspěli. Sice se ještě mohou obrátit s kasační stížností na Nejvyšší správní soud v Brně, tento mimořádný opravný prostředek však nemá odkladný účinek na přípravu stavby R35.

Ta by měla v příštím roce konečně pokročit. Ministerstvo dopravy vyčlenilo peníze pro výkup pozemků ve dvou prvních úsecích.

Podle ministra dopravy Pavla Dobeše je výstavba R35 prioritou pro evropské operační programy. Nyní se připravují dva úseky, a to Opatovice – Časy a Časy – Ostrov, které navazují na již hotový tříkilometrový úsek od dálnice D11 ke kruhové křižovatce u Opatovic a končí před Vysokým Mýtem.

Na úsek Časy – Ostrov je již dokonce vydáno pravomocné rozhodnutí. „To je pro nás velmi významné s ohledem na výkup pozemků. Na příští rok je tam sto milionů korun, které bude Ředitelství silnic a dálnic používat na výkupy,“ uvedl nedávno ministr Dobeš. A má prý informace, že mají být zamítnuta jednotlivá odvolání na úseku z Opatovic do Časů, a tak by i on měl být připraven pro výkup pozemků.

R35 je alternativou pro přetíženou dálnici D1. Má vést z Liberce přes Hradec Králové, kolem Vysokého Mýta a Litomyšle dál na Moravu. Zrychlí dopravu a uleví obcím na trase nynější státovky I/35. Ta je nyní velmi přetížená, každý den po ní projedou desetitisíce aut.

<https://hradecky.denik.cz/z-regionu/dalnici-r35-opet-resil-soud-trasa-ma-konecne-zelenou-20121028.html>

Hradecký deník

8.1.2013

Silničáři už vykupují pozemky pro dálnici R35, stojí však D11

Východní Čechy – První vlašťovka sice jaro nedělá, ale brzkému pokračování stavby dálnice R35 od křížení s D11 u Opatovic nad Labem na Moravu přesto svítla naděje.

Silničáři letos od státu dostali 270 milionů korun na výkupy pozemků v prvním úseku – do Ostrova před Vysokým Mýtem. Sice to je jen zlomek potřebných financí, přesto tak stále trvá plán zprovoznit celou R35 až do Olomouce do roku 2020. Autostráda by měla jako severní spojnice Prahy s Ostravou výrazně ulehčit přetíženou D1.

Silničáři začali vykupovat pozemky v listopadu, zatím stihli vykoupit 3,5 procenta potřebných parcel. Vydali za ně téměř 26 milionů korun. Letos mají na pozemky k dispozici 145 milionů.

„Administrativně jde o velmi náročný proces. Máme 1116 listů vlastnictví, což bude asi ještě o čtvrtinu víc lidí,“ řekla Hana Jarolímová z pardubické správy Ředitelství silnic a dálnic.

Většina oslovených majitelů s prodejem souhlasí, už se ale našli i odpůrci prodeje, s nimi budou silničáři dál jednat. Jestliže se nedomluví, může dojít na vyvlastnění.

Celá stavba na území kraje přijde na 40 miliard korun. Stovky milionů padnou na přípravu dokumentací, zákonná povolení nebo geologické průzkumy. Jen na výkupy pozemků budou silničáři potřebovat 650 milionů.

„Výstavbu prvních dvou staveb plánujeme v letech 2014 až 2017, navazující stavby budou hned následovat,“ dodala Jarolímová. R35 odlehčí především ucpanému Vysokému Mýtu, Litomyšli a dalším obcím na trase. „Jestli se však začne opravovat dálnice D1, dojde u nás ke kolapsu. Máme tu silnou tranzitní dopravu,“ řekl starosta Vysokého Mýta Miloslav Soušek.

Paradoxně větší problém je nyní s dostavbou tří kilometrů D11 do Hradce Králové přes pozemky farmářky Ludmily Havránkové a její sestry Jaroslavy Štrosové. Ministerstvu dopravy totiž stále chybí jedna menší parcela, ačkoliv už na jaře se má začít stavět. Komunikace mezi Štrosovými a ministerstvem od loňského roku vážne a stát začal hrozit vyvlastněním.

Intenzita dopravy

Liberec - Turnov:	rok 2010: 21 - 24, rok 2040: 34 - 38;
Turnov - Jičín:	rok 2010: 6 - 10, rok 2040: 13 - 18;
Jičín - Hradec Králové:	rok 2010: 10 - 13, rok 2040: 21 - 29;
Hradec Králové - Ostrov:	rok 2010: 11 - 14, rok 2040: 43 - 53;
Ostrov - Janov:	rok 2010: 12 - 20, rok 2040: 35 - 43;
Janov - Mohelnice:	rok 2010: 9 - 13, rok 2040: 33 - 39;
Mohelnice - Olomouc:	rok 2010: 13 - 24, rok 2040: 31 - 38;
obchvat Olomouce:	rok 2010: 14 - 27, rok 2040: 25 - 45;
Olomouc - Lipník n. Beč.:	rok 2010: 25 - 27, rok 2040: 22 - 25.

Počty aut v jednotlivých úsecích plánované R35 v roce 2010 a prognóza pro rok 2040 – v tisících vozidel za 24 hodin v obou směrech.

Zdroj: ŘSD

- **Z prognóz vyplývá**, že největší provoz na celé R35 od Liberce až po Olomouc bude v úseku od křížení s D11 u Hradce Králové po Ostrov před Vysokým Mýtem na I/17.

- **Další vytižené úseky** jsou mezi Turnovem a Libercem (již hotová část), obchvat Olomouce (také hotový) a plánovaný úsek mezi Vysokým Mýtem a Mohelnicí.

<https://hradecky.denik.cz/z-regionu/silnicari-uz-vykupuji-pozemky-pro-dalnici-r35-stoji-vsak-d11-20130108.html>

Hradecký deník

13.3.2013

Názor: Město a kraj společně o budoucnosti D11 a R35

Na přetřes přišla témata, jako jsou výstavba D11, R35 nebo cyklostezka do Stěžer. To znamená témata, kterým se Věci veřejné dlouhodobě věnují, sledují rozvoj dopravní infrastruktury a upozorňují na jejich neutěšený stav. Ať už jde například o přetížené křižovatky Míleta a Brněnská v centru krajského města, nebo kvalitu cyklostezek v regionu.

Takové setkání mělo přijít mnohem dřív, protože obzvlášť doprava v Hradci Králové začíná houstnout den ode dne víc a víc. Z nám dostupných informací se v nejbližší době nepočítá s rekonstrukcí žádné ze zmiňovaných křižovatek, proto je důležité, aby se co nejdřív pokračovalo ve výstavbě dálnice D11, tak i rychlostní silnice R35. Protože jedině tak se definitivně zbavíme tranzitní dopravy, která nyní dusí naše město.

Z těchto důvodů je pro nás rok 2015 jako rok zahájení stavby R35 směrem na Holice nepřijatelný. Určitě bychom z pozice hejtmána tlačili na Ředitelství silnic a dálnic, aby se zahájením stavby začalo co nejdříve.

https://hradecky.denik.cz/nazory_region/nazor-mesto-a-kraj-spolecne-o-budoucnosti-d11-a-r35-20130313.html

Hradecký deník

13.6.2013

Pokračování D11 do Polska a R35 mají šanci na peníze z EU

Východní Čechy – Dvě největší plánované silnice na východě Čech, na jejichž výstavbu se nedaří sehnat peníze a léta jsou kvůli tomu odkládány, získaly dobrou zprávu z Evropské unie. Ta by se tak na jejich financování mohla podílet až čtyřiceti procenty.

Jde o pokračování dálnice D11 z Hradce Králové dál do Polska a o výstavbu rychlostní komunikace R35, která by jako severní alternativa dálnice D1 propojila přes východní Čechy Prahu s Olomoucí. „Evropské instituce se dohodly na podobě páteřních evropských dopravních sítí, mezi ně byla zařazena i D11 do Polska. Stanovily tak definitivní seznam prioritních staveb, u kterých se počítá s financováním z evropských fondů. S realizací se počítá do konce roku 2030,“ řekl europoslanec a bývalý hradecký primátor Oldřich Vlasák.

Dálnice povede přes Jaroměř, odkud bude jako rychlostní silnice R11 pokračovat na Trutnov a na polské hranici se napojí na plánovanou dálnici A3 do Štětína.

Byly problémy

Zatímco se zařazením D11 mezi páteřní evropské komunikace takřka nebyl problém, to samé se nedá říci o R35, která je přitom pro východní Čechy mnohem důležitější.

„Přestože jde o tah, který má ulehčit přetížené brněnské D1 a současný ministr dopravy ji vidí jako jednu z národních priorit, Evropská komise ji ve svém původním návrhu nezahrnula mezi stěžejní projekty. Nakonec se jí podařilo mezi priority vrátit a bude na ni vypracována alespoň studie,“ dodal Vlasák.

Stát kvůli nedostatku peněz na investice doposud počítal s tím, že R35 by se mohla stavět formou PPP projektu, tedy s účastí soukromých investorů, kteří by pak z jejího provozu měli profit. Nyní však státní Ředitelství silnic a dálnic připravilo dokumentaci pro vypsání zakázek na vypracování projektových dokumentací pro D11 či R35. Chce totiž využít prostředky z unijního Operačního programu doprava II, na který se ministerstvo dopravy připravuje. Podle předběžných informací má EU podpořit dopravní stavby v ČR částkou zhruba 100 miliard korun.

Mezi další, pro EU prioritní stavby v Česku, se podařilo zahrnout například modernizaci železničního spojení Praha – Mnichov a obnovu brněnské nádraží. Dohodnutý seznam páteřních dopravních staveb však musí ještě formálně potvrdit Rada EU a plénum Evropského parlamentu. Konečné rozhodnutí se nečeká dříve než v září.

<https://hradecky.denik.cz/z-regionu/pokracovani-d11-do-polska-a-r35-maji-sanci-na-penize-z-eu-20130613.html>

Hradecký deník

17.1.2014

R35 v problémech. Na pouhých 12 kilometrech bude 26 vyvlastnění

Východní Čechy - Budované třetí patro obří křižovatky u Opatovic bude možná na dlouhá léta posledním mementem stavby dálnice. A tentokrát ne jen kvůli penězům.

Výstavba dálnice R35 z Opatovic nad Labem na Moravu ještě ani pořádně nezačala, a silničáři se už potýkají s velkými

problémy. Jen na prvním dvanáctikilometrovém úseku, který navazuje na obří křižovatku u Opatovic nad Labem, se setkali s velkým odporem majitelů při výkupu pozemků
„Od ledna 2013 jsou vlastníků v souladu se stávající legislativou a pokynem generálního ředitele o postupu při výkupu pozemků posílány návrhy kupních smluv na výrazně nižší ceny než v předchozím období – jen za 30 korun za metr čtvereční oproti dřívějším 100 korunám nebo 238 korunám za metr. To má za následek neakceptování navržených smluv a nutnost vyvlastňovat. Dosud bylo podáno 26 návrhů na vyvlastnění," uvedla mluvčí státního Ředitelství silnic a dálnic Nina Ledvinová.

Konec v polích

Zatímco třetí patro křižovatky v Opatovicích, kde byly vloni v červnu loňského roku opět obnoveny stavební práce, má být hotovo do konce příštího roku, na navazující úsek si proto možná budeme muset počkat mnohem déle než slibované další dva roky. Dvacet metrů vysoká estakáda u Opatovic tak bude – podobně jako D11 před Hradcem Králové – končit v polích a bude jen pro parádu.

Současné závory na krátkém hotovém úseku R35 od dálnice D11 na počátku estakády tak zůstanou. „Se zprovozněním estakády se bude čekat na otevření navazujícího úseku do Časů," potvrdila Deníku Ledvinová.

Z Časů by řidiči pokračovali na stávající státní I/35 do Holic, jenže tento úsek by kvůli sporům o pozemky mohl být nakonec postaven mnohem později než podle dnešních předpokladů v roce 2017. Podle 10 let starých plánů měla být přitom napřesrok hotová celá R35 až do Mohelnice.

Obavy vyplývají z už 16 let trvajících a stále nedořešených majetkových sporů s farmářkou Ludmilou Havránkovou z nedalekých Plačic u Hradce, kvůli nimž stále nebyla do krajského města dovedena dálnice D11. A to navzdory ujišťování a slibům každého z ministrů dopravy, kteří s ní od 90. let jednali.

Stavba za miliardy

Příprava silnice R35 má letos pokračovat právě především výkupy pozemků. Silničáři mají na přípravu stavby 200 milionů korun, loni měli o 70 milionů korun více. Rovněž se připravují podklady pro stavební povolení. Zároveň se vykupují pozemky. Předpokládaná cena úseku do Časů je 6,4 miliardy korun a dokončení se plánuje v roce 2017.

V Pardubickém kraji je stavba R35 rozdělena do čtyř úseků. Trasa mezi Sedlicemi a Opatovicemi již existuje od roku 2009, nyní se dostavuje právě estakáda v Opatovicích. Část R35 ze Sedlic do Opatovic a mimoúrovňová křižovatka v Opatovicích vyjde téměř na 3,5 miliardy korun.

Druhá etapa zahrnuje probíhající přemostění mimoúrovňové křižovatky silnicí R35. Mostní estakáda bude dlouhá jeden kilometr a navazovat na ni budou přípojovací rampy do okružní křižovatky.

Přemostění se začalo stavět v roce 2010, ale kvůli nedostatku peněz se tentýž rok stavba zastavila a pokračovat se v ní začalo až v polovině loňského roku.

Alternativa k D1

„Stavba probíhá dle harmonogramu a bude dokončena do konce roku 2015. Na letošní rok je v plánu 966 milionů korun," uvedla pro ČTK vedoucí výstavby pardubické pobočky Ředitelství silnic a dálnic Hana Jarolímová. Letos má být vybetonováno 80 procent nosné konstrukce mostu.

Po dokončení má rychlostní komunikace R35 vést z Liberce přes Hradec Králové, kolem Vysokého Mýta a Litomyše a pak dál na Moravu. Má se stát alternativou přetížené dálnice D1.

Parametry opatovické křižovatky

* Dostavba 1,1 km úseku estakády včetně dvou křižovatkových ramp (obousměrné napojení na kruhový objezd)

* 1000 metrů je situováno na estakádě, zbylých 100 metrů na náspu

* Piloty mostu jsou zabudovány 15 metrů pod povrch

* Třetí patro má maximální výšku 20 metrů nad okolním terénem, násep je v jeho začátku vysoký 12 metrů

* Kvůli hlukové zátěži umocněné výškou stavby budou na první části estakády (blíže k Sedlicím) instalovány protihlukové stěny v celkové délce 490 metrů

* Práce byly po předchozím přerušení obnoveny v červnu 2013, dokončení je plánováno na 31. 12. 2015

* Cena: 1,289 mld Kč bez DPH, Zhotovitel: Sdružení Skanska/Metrostav

* Bez navazujícího úseku do Časů postrádá estakáda jakýkoliv smysl, bude končit v polích podobně jako nyní D11 před Hradcem. Dokončení estakády bylo proto původně plánováno zároveň s dostavbou navazující části dálnice, údajně kvůli urychlení výstavby R35 však bylo rozhodnuto o dostavbě estakády v předstihu.

<https://hrdecky.denik.cz/z-regionu/r35-v-problemech-na-pouhych-12-kilometrech-bude-26-vyvlastneni-20140117.html>

Hradecký deník

7.2.2014

'Pětatřicítka' je mou prioritou, tvrdí nový ministr Prachař

Východní Čechy - K dálnici D1 alternativní spojení Čech s Moravou bylo „prioritní“ i pro předcházející ministry. Bezvýsledně. Situace se navíc zamotává.

V polovině příštího roku by se měly na pláň mezi Opatovicemi nad Labem a Ostrovem u Vysokého Mýta konečně rozjet bagry a začít budovat toužebně očekávanou dálnici R35, která má ulehčit současné přetížené státovcce z Hradce na Olomouc. Stačí už jen vyvlastnit pozemky na trase a může se vydat stavební povolení.

Jenže v tom je právě háček. Vloni zákonem spadly výkupní ceny pozemků z původní stovky za metr na necelou třetinu a vlastníci se stavějí na zadní. Už nyní tři desítky vyvlastňovacích návrhů mohou stavbu odsunout o řadu let. Nic na tom nezmění, že pro nového ministra Antonína Prachaře je R35 podle jeho slov „prioritou“. Tou navíc byla i pro minulé ministry.

„Rozumné je se v co nejkratší době zabývat silnicí R35 jako alternativou k neustále přetížené dálnici D1. Ale nevím, jak vypadá připravenost pozemků, jak vypadá potenciálně výkup pozemků, takže to bude chvíli trvat, ale mělo by se to rozvíjet co nejdřív,“ připustil Prachař pro Deník.

Poslanci zvolení v Pardubickém kraji se už na společné schůzce zavázali, že budou tlačit na zrušení nové vyhlášky, nevýhodné pro majitele pozemků, a navrácení původních výkupních cen.

Šanci pro rychlejší odlehčení ucpanému Vysokému Mýtu a Litomyšli má být také přednostní výstavba úseků kolem obou měst, které by tak zatím sloužily jako obchvaty.

Nyní se na celé R35 staví pouze třetí patro opatovické křižovatky mezi Pardubicemi a Hradcem.

<https://hradecky.denik.cz/z-regionu/petatricitka-je-mou-prioritou-tvrdi-novy-ministr-prachar-20140207.html>

Hradecký deník

20.2.2014

Kvůli dostavbě silnice R35 se spojili politici obou krajů

Východní Čechy – Regionálním politikům došla trpělivost. Kvůli urychlení výstavby silnice R35 na východě Čech vzniká lobbistické uskupení. Takzvanou Východočeskou skupinu budou tvořit senátoři a poslanci zvolení v Pardubickém a Královéhradeckém kraji a zástupci obou hejtmanství.

Společně chtějí prosadit změnu zákonů pro výkup pozemků. Stávající pravidla výkupy prakticky zastavila a celou stavbu tím zásadně brzdí.

Zatímco dříve byla výkupní cena pozemků v řádech stokorun za metr čtvereční, od loňského roku se majitelům vyplácí jen 30 korun. Kvůli tomu majitelé prodej odmítají. Jen v prvním úseku R35 Opatovice nad Labem – Časy proto bylo podáno 26 návrhů na vyvlastnění, což celou stavbu zřejmě výrazně zdrží.

Obchvat Vysokého Mýta je prioritou

Členové z Pardubického kraje se shodli také na upřednostnění výstavby obchvatu Vysokého Mýta, kde je dopravní situace nejproblematičtější. „Není možné, aby doprava vyústila v provizorním sjezdu u Ostrova a dále byla vedena po stávajících komunikacích. To by byla pro Mýto katastrofa,“ uvedl hejtmán Martin Netolický (ČSSD). Upozornil rovněž na to, že je stále platné memorandum o výstavbě R35, které kraj uzavřel s vládou v roce 2006.

Dřívějšímu dokončení R35 nahrává i skutečnost, že se rychlostní komunikace dostala do koaliční dohody i programového prohlášení nové vlády. Realizace této stavby by pomohla dopravní situaci také v Olomouckém a Jihomoravském kraji. Východočeská skupina by se měla poprvé sejit na jaře. Podle Netolického by se čtvrtletně pořádaly kontrolní dny.

Po dokončení má rychlostní komunikace R35 vést z Liberce přes Hradec Králové, kolem Vysokého Mýta a Litomyšle a pak dál na Moravu. Má se stát alternativou přetížené dálnice D1.

Zrušená křižovatka se místním nelíbí

Některé obce ale protestují proti zrušení mimoúrovňové křižovatky u Bukoviny nad Labem. Ta by obnovila propojení obcí na obou stranách Labe a ulehčila by i Moravskému Předměstí v Hradci Králové.

Důvod? Úspory. „Ušetří se tím 100 milionů korun a tolik mimoúrovňových křižovatek ani neodpovídá normě, byly by příliš blízko od sebe,“ řekla Hana Jarolímová z pardubické pobočky Ředitelství silnic a dálnic. Křižovatka v Bukovině na staré cestě ze Sezemic do Hradce by ležela tři kilometry od dobudované třípatrové křižovatky v Opatovicích.

<https://hradecky.denik.cz/z-regionu/kvuli-dostavbe-silnice-r35-se-spojili-politici-obou-kraju-20140220.html>

Hradecký deník

25.2.2014

Sít' dálnic automobily neodvedla. Stalo se právě naopak

Východní Čechy, Opatovice nad Labem – Miliardové investice do nových silnic a dálnic přivedly do Opatovic nad Labem, které jim leží na dohled, paradoxně tisíce nových aut.

Pod svícem bývá největší tma a Opatovice nad Labem jsou toho vzorovým příkladem.

Silničáři vedle vesnice staví jednu z největších křižovatek v Česku, od které od loňska vede novým obchvatem komfortní čtyřproudovka do Hradce Králové, do samotných Opatovic ale miliardové stavby paradoxně nahrnuly tisíce nových aut denně.

„Od okamžiku, kdy byl čtyřpruh do Hradce otevřen, narostl provoz v obci na dvojnásobek. Z původních sedmi na 14 tisíc aut denně," zlobí se starosta Pavel Kohout.

Přes Opatovice totiž začali ve velkém jezdit řidiči mířící z jižního na západní předměstí ucpaného Hradce. To dříve nebylo tak výhodné, protože nahnaný čas ztratili v kolonách při křížení bývalé „hradubické" státovky u opatovické benzinky. Ta se ale nyní stala slepou silnicí.

Tomu, aby silnice z Moravského Předměstí přes Vysokou nad Labem a Opatovice nesloužila jako náhražka dlouho plánovaného jižního obchvatu Hradce, však nepomohl ani kontroverzní zákaz odbočení vlevo na silnici od Vysoké. Šoféři totiž značku neustále kradou.

„Kolikrát už značka byla pryč? Je to zhruba takové číslo, jako počet policejních kontrol, které dodržování zákazu kontrolují. Druhý den vždycky zmizí," uvedl Kohout.

„Ta cedule je tady naprosto nesmyslná. Přece nepojeďte doprava tři kilometry do Březhradu a po stejné silnici zase zpátky?!" kroutí nechápavě hlavou Jiří Bidlas z Pardubic, který dojíždí do práce na hradecké Moravské Předměstí.

„Já myslím, že to není nijak drastická zajižďka. Nevidím problém zajet si od Vysoké do Opatovic přes Březhrad. Zase se zkrátila cesta jinými směry," oponuje Hana Jarolímová z pardubické pobočky Ředitelství silnic a dálnic. Vynucená pětikilometrová zajižďka neplatí v opačném směru.

Posledních několik dní je cedule opět pryč, před křižovatkou stojí jen osiřelý sloupek. Opatovická radnice nyní po pardubickém magistrátě požaduje komplexní řešení dopravního kolapsu v Opatovicích. Nechala si dokonce od hygieniků udělat analýzu hlukového zatížení, do dvou týdnů by měla mít výsledky. Pokud budou limity překročeny, čekají řidiče v Opatovicích změny. Jaké, to si však nikdo netroufá odhadovat.

Situaci by částečně vyřešilo, kdyby ŘSD starou státovku nezaslepilo a naopak ji podél nové čtyřproudovky protáhlo kolem autobazaru na kruhový objezd, který leží mezi koncem obce a velkou opatovickou křižovatkou. Z obce by zmizela aspoň auta, která od Vysoké míří na Prahu či Pardubice.

„Na výstavbu této spojnice byla i studie, ale po projednání s obcí jsme od výstavby ustoupili. Radnice silnici kvůli svému územnímu plánu nechtěla," řekla Jarolímová z ŘSD. Podotkla ale, že není problém pouhých 500 metrů silnice postavit dodatečně.

Starosta Kohout však popírá, že by o silnici neměl zájem. „My můžeme zprostředkovat jednání s majitelem autobazaru i zahrádkáři, kteří mají v trase pozemky, ale z jejich reakcí vím, že na současnou výkupní cenu 30 korun za metr rozhodně nepřistoupí," řekl.

Do loňska stát vyplácel vlastníky minimálně stokorunou za metr, po změně vyhlášky ale už běží třeba tři desítky vyvlastňovacích řízení na 12 kilometrů dlouhé trase budované dálnice R35 do Časů na Pardubicku.

Další špatnou zprávou pro Opatovice, Vysokou a další obce v okolí je i to, že ŘSD kvůli úspoře 100 milionů korun vyškrtlo z R35 plánovanou křižovátku v Bukovině. Řidiči se tak na dálnici dostanou buď až v Rokytně, nebo budou muset jet přes už beztak zatížené Opatovice.

Vysvobozením pro obec tak bude až jižní obchvat Hradce Králové. Ten je však už několik desetiletí jen na papíře.

<https://hradecky.denik.cz/z-regionu/sit-dalnic-automobily-neodvedla-stalo-se-prave-naopak-20140225.html>

Liberecký deník

16.4.2014

Rychlostní silnice Českým rájem nepovede, je drahá a zbytečná

Liberec - Rychlostní silnice přes Český ráj se stavět nebude, podle ministerstva pro místní rozvoj by byla příliš drahá a navíc zbytečná. Vzhledem k intenzitě dopravy mezi Turnovem a Jičínem postačí podle studie zpracované projekční kanceláří Atelier T-plan silnice s třetím pruhem ve stoupání. .

ČTK o tom dnes informoval liberecký hejtman Martin Půta (STAN). Mluvčí ministerstva dopravy Tomáš Neřold ČTK sdělil, že R35 zůstává v dlouhodobém plánu, ale v blízké době se stavět nebude.

S výstavbou rychlostní silnice R35 z Liberce na Hradec Králové v takzvané severní trase přes Turnov, Rovensko pod Troskami na Jičín počítá územní dokumentace Libereckého kraje, kterou zastupitelstvo schválilo přes protesty obcí a ekologů v roce 2011.

"Ukázalo se, že ji prosazoval jen Liberecký kraj, ministerstva dopravy ani pro místní rozvoj ji nedoporučovala," řekl Půta. Proti silnici, která měla rozdělit chráněnou oblast Českého ráje, bylo od začátku i ministerstvo životního prostředí.

Z plánů státu však stavba R35 mezi Turnovem a Jičínem úplně nevypadla. "Zůstává v dlouhodobém plánu. Její realizace ale není pravděpodobná v nejbližších letech," oznámil mluvčí ministerstva dopravy. Úřad podle něj dále podporuje severní variantu silnice, šířka cesty vyplyne až ze studie, kterou ministerstvo připravuje. "Řešení by mělo být přiměřené výhledu intenzity dopravy na této komunikaci," doplnil mluvčí.

"Nové teoretické propočty intenzity dopravy v letech 2025 a 2040 ukazují na to, že tam není nutné stavět čtyřpruhovou komunikaci, ani dálnici, ale že dostatečným dopravním řešením je dvoupruh variantně se střídavým třetím pruhem, který umožní v kopcích, aby rychlejší auta předjela ta pomalejší," uvedl hejtman. Podobné parametry má například nová silnice od Bílého Kostela do Hrádku nad Nisou nebo loni dokončená silnice 13 od Stráže nad Nisou na Mníšek u Liberce.

Ministerstvo teď podle Půty nechá zpracovat podrobnější studii, která by měla ukázat, kudy silnici 35 v budoucnu vést. "Studie bude upřesněna už nějakými konkrétními řešeními, která budou vycházet z připomínek obcí, přes jejichž území povede. Předpokládám, že při aktualizaci Zásad územního rozvoje Libereckého kraje právě variantu silnice s přídatným pruhem použijeme a zapracujeme a nebudeme dál prosazovat stavbu dálnice nebo čtyřpruhu," řekl Půta.

Čtyřproudá silnice R35 z Liberce na Hradec měla zlepšit a zrychlit spojení do sousedního Královéhradeckého a dále do Pardubického kraje a vést dopravu mimo obec. Projekt patřil v minulých letech k prioritám Libereckého kraje, problémem ale byla příprava trasy.

V úvahu přicházely tři varianty: superseverní přes Semilsko, jižní přes Mnichovo Hradiště a severní varianta, která zvítězila, kopíruje z velké části současnou silnici. Severní variantu preferuje i nová studie, která upřednostnila dvoupruhovou silnici. "Další dvě varianty i nová studie odmítá, protože by dopravu nevyřešily," dodal Půta.

<https://liberecky.denik.cz/z-regionu/rychlostni-silnice-ceskym-rajem-nepovede-je-draha-a-zbytecna-20140416.html>

Jičínský deník

17.4.2014

Místo plánované dálnice chtějí přes Český ráj jen třípruh

Jičínsko – Dálnice R35 přes Český ráj se stavět nebude, podle ministerstva pro místní rozvoj by byla příliš drahá a navíc zbytečná. Vzhledem k intenzitě dopravy mezi Turnovem a Jičínem postačí podle studie zpracované projekční kanceláří Atelier T-plan silnice s třetím pruhem ve stoupání a bylo by prý nejlepší, aby vedla v trase dnešní státovky nebo v její těsné blízkosti.

S výstavbou R35 z Liberce na Hradec Králové kolem Rovenska pod Troskami na Jičín počítal Liberecký kraj, proti se však postavily mnohé obce a ekologové. Proti silnici, která měla rozdělit oblast Českého ráje, je i ministerstvo životního prostředí.

https://jicinsky.denik.cz/zpravy_region/misto-planovane-dalnice-chteji-pres-cesky-raj-jen-tripruh-20140417.html

Jičínský deník

18.4.2014

Rychlostní silnice Českým rájem nepovede, je drahá a zbytečná

Pojizeří, Český ráj - Rychlostní silnice přes Český ráj se stavět nebude, podle ministerstva pro místní rozvoj by byla příliš drahá a navíc zbytečná. Vzhledem k intenzitě dopravy mezi Turnovem a Jičínem postačí podle studie zpracované projekční kanceláří Atelier T-plan silnice s třetím pruhem ve stoupání.

ČTK o tom informoval liberecký hejtmán Martin Půta (STAN). Mluvčí ministerstva dopravy Tomáš Neřold ČTK sdělil, že R35 zůstává v dlouhodobém plánu, ale v blízké době se stavět nebude.

S výstavbou rychlostní silnice R35 z Liberce na Hradec Králové v takzvané severní trase přes Turnov, Rovensko pod Troskami na Jičín počítá územní dokumentace Libereckého kraje, kterou zastupitelstvo schválilo přes protesty obcí a ekologů v roce 2011.

"Ukázalo se, že ji prosazoval jen Liberecký kraj, ministerstva dopravy ani pro místní rozvoj ji nedoporučovala," řekl Půta. Proti silnici, která měla rozdělit chráněnou oblast Českého ráje, bylo od začátku i ministerstvo životního prostředí.

Z plánů státu však stavba R35 mezi Turnovem a Jičínem úplně nevypadla. "Zůstává v dlouhodobém plánu. Její realizace ale není pravděpodobná v nejbližších letech," oznámil mluvčí ministerstva dopravy. Úřad podle něj dále podporuje severní variantu silnice, šířka cesty vyplyne až ze studie, kterou ministerstvo připravuje. "Řešení by mělo být přiměřené výhledu intenzity dopravy na této komunikaci," doplnil mluvčí.

Nové propočty

"Nové teoretické propočty intenzity dopravy v letech 2025 a 2040 ukazují na to, že tam není nutné stavět čtyřpruhovou komunikaci, ani dálnici, ale že dostatečným dopravním řešením je dvoupruh variantně se střídavým třetím pruhem, který umožní v kopcích, aby rychlejší auta předjela ta pomalejší," uvedl hejtmán. Podobné parametry má například nová silnice od Bílého Kostela do Hrádku nad Nisou nebo loni dokončená silnice 13 od Stráže nad Nisou na Mníšek u Liberce.

Ministerstvo teď podle Půty nechá zpracovat podrobnější studii, která by měla ukázat, kudy silnici 35 v budoucnu vést. "Studie bude upřesněna už nějakými konkrétními řešeními, která budou vycházet z připomínek obcí, přes jejichž území povede. Předpokládám, že při aktualizaci Zásad územního rozvoje Libereckého kraje právě variantu silnice s přídavným pruhem použijeme a zapracujeme a nebudeme dál prosazovat stavbu dálnice nebo čtyřpruhu," řekl Půta.

Čtyřpruhová silnice R35 z Liberce na Hradec měla zlepšit a zrychlit spojení do sousedního Královéhradeckého a dále do Pardubického kraje a vést dopravu mimo obce. Projekt patřil v minulých letech k prioritám Libereckého kraje, problémem ale byla příprava trasy.

V úvahu přicházely tři varianty: superseverní přes Semilsko, jižní přes Mnichovo Hradiště a severní varianta, která zvítězila, kopíruje z velké části současnou silnici. Severní variantu preferuje i nová studie, která upřednostnila dvoupruhovou silnici. "Další dvě varianty i nová studie odmítá, protože by dopravu nevyřešily," dodal Půta.

<https://jicinsky.denik.cz/z-regionu/rychlostni-silnice-ceskym-rajem-nepovede-je-draha-a-zbytecna-20140416-lwge-9q09.html>

Hradecký deník

17.5.2014

Stát zastavil výkupy a vyvlastňování na komunikaci R35

Východní Čechy - Rozzlobení majitelé pozemků na trase plánovaných dálnic R35 a D11 nakonec přece jen dostanou to, co požadovali.

Snad už na podzim začne platit novela, podle níž by za metr čtvereční pozemku pod plánovanými silnicemi měli majitelé dostávat od státu nikoliv 30 korun jako nyní, ale minimálně 120 jako dřív. Nebo i víc. Ve výjimečných případech dokonce i přes pět stovek.

Státní Ředitelství silnic a dálnic (ŘSD) už kvůli právě projednávané novele zákona zastavilo výkupy pozemků i už probíhající vyvlastňovací řízení. Výkupy se ostatně stejně zadrhly, řada majitelů totiž zasláné smlouvy odmítla jako vydírání a státní zlovůli.

„Ta smlouva, která nám v březnu přišla, hovoří jasně. Buď nám ji do června podepsanou odešlete zpět, nebo budete vyvlastněni,“ zlobí se Stanislav Vondrouš, který vlastní asi půlhektarovou parcelu u Časů na Pardubicku, kudy má vést R35 z Opatovic na Vysoké Mýto a Olomouc.

„Jak bychom k tomu přišli, když lidé, od kterých ŘSD vykupovalo pozemky vloni, dostávali za metr stovku! Třeba jako dva sousedé

z obou stran mé parcely," dodal.

Změna od září

Vondrouš uspěl. A nejen on. V nejbližších dnech lidem do schránek přijdou dopisy o zastavení výkupů. „Právě jsou obesíláni všichni vlastníci na R35, kterým byl zaslán návrh kupní smlouvy, s informací, že do přijetí novely zákona o urychlení výstavby dopravní infrastruktury je proces výkupů zastaven. ŘSD též požádalo o přerušení probíhajících vyvlastnění," řekl Deníku mluvčí ministerstva dopravy Tomáš Neřold.

O návrhu vlády na změnu zákona by sněmovna díky zrychlenému projednávání mohla rozhodnout už v červnu. Přes výhrady pravicové opozice již prošla prvním čtením a zamířila do hospodářského výboru, který se jí bude zabývat příští týden.

Odpor proti letos sníženým výkupním cenám je tak obrovský, že jen na dvanáctikilometrové trase R35 z Opatovic do Časů už padla třicítka návrhů na vyvlastnění.

Součástí novely by měl být navíc paragraf, který by majitele k prodeji motivoval časově. Pokud by se například parcely vzdali do dvou měsíců, dostali by trojnásobek běžné ceny. A pokud do čtyř měsíců, dvojnásobek.

O novelu se zasazují i poslanci z našeho regionu, kterým záleží na zadrhnuté R35. „Uděláme maximum pro to, aby vznikla dohoda napříč spektrem. Změna by pak mohla být schválena už na červnové schůzi. V Senátu by pak pomohli východočeští kolegové Miluše Horská a Petr Šilar," řekl pardubický poslanec Martin Kolovratník.

Hradecké hejtmanství už dokonce vzalo „spravedlnost" do vlastních rukou. Pokud navýšení cen neprojde, slíbilo majitelům rozdíl mezi loňskými a letošními cenami doplatit. Na dostavbu D11 k polským hranicím totiž kraj chce získat evropské dotace.

Nová obezlička pro korupci?

Při projednávání novely se už objevil první spor. Majitelé pozemků pod plánovanými silnicemi by totiž mohli ve výjimečných případech dostat nikoliv základních 120, ale dokonce až 525 korun za metr, tedy 16tinásobek dnešní ceny. Výjimku by schvaloval osobně ministr, a to se (nejen) mnohým poslancům nelíbí. „Takové výjimky skýtají prostor pro korupční jednání. Výkupy pozemků by měly mít jasná, pro všechny stejná pravidla," řekl starosta Opatovic n. L. Pavel Kohout. Obec i on sám má v trase R35 několik pozemků. Za letošní cenu 30 korun za metr byl odhodlán výkupy blokovat, s navrhovanými 120 korunami souhlasí.

<https://hradecky.denik.cz/z-regionu/stat-zastavil-vykupy-a-vyvlastnovani-na-komunikaci-r35-20140517.html>

Hradecký deník

21.5.2014

Stát chtěl při výkupech pozemků pro R35 lidi napálit

Východní Čechy - Poslušnost vůči státní moci se nevyplácí. Takový vzkaz ona sama vysílá majitelům pozemků pod plánovanou dálnicí R35.

Ti z majitelů pozemků, kteří letos kývli státu na jejich prodej kvůli dálnici R35, mají dostat jen 30 korun za metr. Ti ostatní, kteří se s trojnásobným snížením taxy proti loňským cenám nechtěli smířit a smlouvy podepsat odmítli, získají minimálně čtyřikrát tolik. Ředitelství silnic a dálnic (ŘSD) nyní čeká na novelu, která narychlo prochází parlamentem a ceny zvyšuje nad loňskou úroveň. Výkupy a již probíhající vyvlastňovací řízení proto zastavilo. Ovšem s tím, že by podle nových tabulek byly dorovnány platby i těm, kteří pozemky prodali letos, novela nepočítá.

„Nevím o tom, že by tam podobné ustanovení bylo. Ale je to dobrý nápad, určitě tuto připomínku zítra vznesu na hospodářském výboru. Podobná klauzule se zpětnou platností novely od počátku letošního roku by tam měla být," řekl pardubický poslanec Martin Kolovratník.

Jinak by totiž tito vlastníci se zpětným dorovnáním nejspíš nemohli počítat. Jen v úseku R35 z Opatovic do Časů na Pardubicku se jedná asi o 40 lidí. Dalších 30 prodej odmítlo a jsou vyvlastňováni.

„Jednou podepsané smlouvy jsou platné a nedovedu si představit, jak by mohly být soudem zpochybněny. To by byl precedens. Stát by se ale měl s těmito lidmi, kteří nedělali při prodeji žádné obstrukce, vyrovnat z morálního hlediska. Třeba i dodatkem ke smlouvám," řekla pardubická advokátka Tereza Jelínková.

Mnozí z „napálených" majitelů jsou ale i přesto odhodláni stát v případě nedorovnání plateb žalovat.

„Dva a půl hektaru jsem jim za tu směšnou částku prodal v dobré víře. Sám jsem řidič a vím, že je ta silnice potřeba. Hrozili mi v dopise, že jinak mě vyvlastní za 15 korun za metr místo 30," řekl Josef Dašek z Bukoviny na Pardubicku.

To, že stát o dorovnání již provedených výkupů dosud neuvažoval a že to bez jasného ustanovení v připravované novele bude složité, večera nepřímou potvrdil mluvčí ministerstva dopravy Tomáš Neřold.

„Situaci těchto vlastníků vnímáme a ŘSD s nimi bude dále komunikovat. Otázku použitých cen lze ale řešit až po schválení novely, která nově nastaví také bonusy u výkupů. Bude přitom nutné zjistit, jaké právní možnosti má stát v případě občanů, kteří s výkupem dle platné úpravy souhlasili," řekl Neřold.

<https://hradecky.denik.cz/z-regionu/stat-chtel-pri-vykupech-pozemku-pro-r35-lidi-napalit-20140521.html>

Hradecký deník

19.9.2014

Stavba silnice R35 by se konečně měla pohnout dopředu

Východní Čechy - V pátek nastal Den D, silničáři začali nabízet více peněz za potřebné pozemky, právě kvůli výkupům stavba R35 stála. A jasno je od středy už i v trase kolem Litomyšle.

Možná už za čtyři roky bychom se mohli svézt po dálnici z Hradce až před Vysoké Mýto.

Slibu premiéra Bohuslava Sobotky nahrává skutečnost, že právě tento týden na celé trase R35 až do Mohelnice padly dva velké zádrhele.

Už ve středu pardubičtí krajští zastupitelé zopakovali své tři roky staré rozhodnutí o jediném problematickém úseku R35, a to kolem Litomyšle. Proti schválené tzv. severní variantě, která město obkrouží vzdálenějším obloukem, se totiž stavěly některé sousední obce a kvůli nedodržení procedur projednávání uspěly i u soudu, který přikázal celé řízení zopakovat. Tříleté zdržení je však znát, podle původních plánů měla být celá, více než stokilometrová silnice hotová do roku 2020...

A pátek je pro změnu dnem, kdy začíná platit novela zákona, podle níž může stát vyplácet majitelům potřebných pozemků až šestnáctinásobek loňských částek. Právě kvůli loňskému snížení výkupních cen na zhruba 30 korun za metr se postavily na zadní desítky majitelů a dokonce i starostů. Jen na dvanáctikilometrovém prvním úseku R35 z Opatovic nad Labem do Časů na Pardubicku se tak podařilo vykoupit jen pětinu pozemků a běželo tam několik desítek vyvlastňovacích řízení.

„Jenže vlivem personálních změn zaměstnanci státního Ředitelství silnic a dálnic nemají připravenou metodiku nových cenových nabídek. Nemají pokyny, jak to udělat. Čekal jsem, že tady na pobočce v Pardubicích už budou mít připravených třeba 200 dopisů, a ono to tak není," posteskl si však pardubický poslanec Martin Kolovratník.

Navalí se k nám kamiony, stěžují si obce

Litomyšl – Původně byly v plánech R35 tři trasy, nakonec ale pardubičtí krajští zastupitelé ve středu – už potřetí za poslední tři roky – potvrdili tu, proti které starosta Bohuňovic u Litomyšle Jaromír Gregor nejvíce bojoval.

„Je to smutné, ale už s tím asi nic neuděláme. Nám přitom nejvíce nevdá ani tak trasa R35, jako neexistence přívaděčů. Jejich stavba je v gesci kraje, ten však na ně nemá peníze. Takže po okreskách v okolí se po dostavbě dálnice povalí denně tisíce aut a kamionů," zlobí se starosta. Proti se stavělo i sousední Sedliště, velká Litomyšl si však dokázala prosadit svou. Gregor zopakoval i letitou námitku odpůrců trasy kopírující současnou státovku I/35, že její dálniční náhrada by měla být vedena úplně jinudy, přes aglomeraci Ústí nad Orlicí a České Třebové, kde pořádné silnice a napojení na dálniční síť chybí. A chybět prý bude i nadále.

<https://hradecky.denik.cz/z-regionu/stavba-silnice-r35-by-se-konecne-mela-pohnout-dopredu-20140919.html>

Jablonecký deník

25.10.2014

Hejtman debatoval o silnicích či kraji

Železný Brod - Účast na Setkání s hejtnanem v Brodě vypadala nejdříve jako fiasko, po začátku besedy dorazily na tři desítky obyvatel.

Ve čtvrtek zavítal do Železného Brodu na celodenní návštěvu hejtnan Libereckého kraje Martin Půta. Ve městě si prošel mnohé. Navštívil Základní školu Pelechovská, Střední uměleckoprůmyslovou školu sklářskou, firmu Detesk, Studio a galerii Zdeňka Lhotského.

Po pracovním obědě se starosty okolních obcí v restauraci Starý mlýn se hejtnan stavil v Městském muzeu a v Galerii Detesk. Poté následovala od půl čtvrté beseda s občany a zastupiteli města v KC Kino.

Kdo přišel?

Ještě o půl čtvrté, kdy měla beseda začít, zel kinosál prázdnotou. Ve foyer seděli tři lidé vedoucí KC Kino, novinář a jeden občan. Ti také hejtnana Petra Půtu na místě pozdravili. „Abych řekl pravdu, nevzpomínám si, že bych někde zažil menší zájem," pokrčil rameny.

Po ohlášeném začátku besedy se ale lidé a zastupitelé přece jen přitrousili.

I když, zastupitelé... Těch se zrovna na místo moc nedostavilo. Vlastně jen stále ještě současný starosta André Jakubička, místostarosta Miloslav Louma, končící zastupitel Martin Hlubuček. Z nově zvolených zastupitelů dorazil snad jenom Ernesto Malafarina a Jiří Novotný.

Jak funguje kraj

Hejtnan Martin Půta nejprve v číslech a souvislostech představil fungování kraje. Důraz kladl na fakt, že kraj je zřizovatelem SUPSŠ a majitelem silnic II. tříd. A tedy i mostu přes Jizeru, jež se bude v příštím roce opravovat.

„Paní Laštovičková, ředitelka sklářské školy, je ženou na svém místě. V příštím roce bude kraj investovat do nových oken objektů školy a paní ředitelka mne již dnes upozornila, že za pár let musíme zaplatit také novou huť, která pomalu dosluhuje. Už to mám zapsané," usmál se hejtnan při vzpomínce na návštěvu sklářské školy.

Téma: silnice

Zřejmě největší prostor dostaly při besedě otázky týkající se stavu a oprav krajských silnic.

Martin Půta upozornil, že Liberecký kraj vlastní něco kolem 2 100 kilometrů silnic, z čehož 1090 kilometrů je v nevyhovujícím až havarijním stavu. Na takové opravy bez pomoci ze Státního fondu dopravní infrastruktury (SFDI) kraj zdaleka nemá. A tak shání dotace, kde se dá.

„Každý rok by jsme potřebovali asi půl miliardy korun, aby se stav silnic začal zlepšovat. Kraje jedná se státem, aby mezi ně přerozděloval z SFDI deset procent prostředků," přiblížil Martin Půta.

Za od samého začátku špatně nastavený označil mýtný systém na českých dálnicích. I díky němu těžké kamiony ničí silnice nižších tříd.

Dalším dopravním tématem byla diskutovaná silnice mezi Turnovem a Jičínem, zvaná jako R35. Z rychlostní silnice v tomto úseku ale zřejmě sejde..

Podle nových předpokladů to vypadá, že z původně plánované čtyřproudové silnice bude nakonec silnice dvouproudová s předjížděcími pruhy v kopcích. Podle hejtmanových slov už jsou jen dvě varianty

„Vše ale musí schválit zastupitelstva dotčených obcí,“ doplnil hejtman. Jak poznamenal, každá nová silnice znamená zásah do krajiny. Stavět by se mohlo začít do pěti let.

Volby? Divočina

Hejtman libereckého kraje Martin Půta se vyjádřil i k nedávným volbám do místních zastupitelstev. A zvláště povolebnímu vyjednávání a tvoření koalic. „Být voličem v takovém Jablonci či Semilech, cítil bych se podveden novými koalicemi. Proto jsem pro přímou volbu starosty, primátora,“ přiblížil.

Jako příklad uvedl například Polsko, kde se ve stejném termínu konají volby do zastupitelstev a volby starosty. V Německu mají zase zastupitelstva pětileté volební období, starosta sedmileté.

„Jak se zdá, princip našich voleb je spíše špatný. Podívejte se třeba na volbu prezidenta. Miloš Zeman byl lidem legitimně a demokraticky zvolen. Poslední volba Václava Klause probíhala i tak, že se jednotlivým poslancům a senátorům vyhrožovalo na záchodcích.“

Politická nekultivovanost a hrubiánství je podle hejtmana Martina Půty vidět dnes v Parlamentu ČR. „Ti, co naposledy prohráli až nesmyslně napadají ty, jež vyhráli. Ale je to i tím, že voliči podléhají planým slibům a negativním kampaním,“ myslí si.

Diskuse se vedla i ohledně rekonstrukce mostu přes Jizeru. Martin Půta otázky očekával a odpověděl na ně. Jak a kdy se most tedy bude opravovat?

Dozvíte se v pondělním vydání Jabloneckého deníku.

<https://jablonecky.denik.cz/z-regionu/hejtman-debatoval-o-silnicich-ci-kraji-20141025.html>

Hradecký deník

4.2.2015

Estakádu nikam' dokončí letos. Ale co dál?

Východní Čechy, Opatovice nad Labem - Letos v prosinci bude dokončena kilometr dlouhá estakáda nad mimoúrovňovou křižovatkou v Opatovicích. Budované třetí patro za 1,5 miliardy korun překlene jako součást plánované dálnice R35 na Moravu „hradubickou“ čtyřproudovku a obří kruhový objezd ve druhém patře ve výšce 20 metrů nad terénem.

Slavnostní uvedení do provozu se však konat nebude. Most bude končit 12 metrů vysokým náspem nad říční nivou těsně před Labem a se zprovozněním se bude čekat ještě minimálně čtyři roky, než se podaří postavit dalších téměř 30 kilometrů dálnice k Vysokému Mýtu.

A ty zmíněné čtyři roky jsou ke všemu jen zbožnou ideou. Ředitelství silnic a dálnic (ŘSD) totiž nemá ani zdaleka vykoupené potřebné pozemky na trase z Opatovic do Časů, respektive ve druhé etapě do Ostrova, kde se má dálnice prozatím napojit na státočku z Chrudimě do Vysokého Mýta.

Silničáři totiž stačili po loňských komplikacích s přechodně sníženými výkupními cenami pozemků získat jen čtvrtinu potřebných parcel. Obesláno je však už 86 procent vlastníků. „Pokračujeme s uzavíráním dalších smluv,“ řekla Hana Jarolímová z pardubické pobočky ŘSD.

Devadesátidenní lhůta, kterou majitelé mají na vyjádření, potrvá minimálně do konce března. Přes padesát procent smluv už se s kladnou odpovědí na ŘSD vrátilo. Již nyní je však jisté, že problémy s některými pozemky ještě nastanou. Zvláště u těch, které mají více vlastníků. Stačí, aby se na zadní postavil jeden jediný.

„Musíme počítat s tím, že se ozvou i vlastníci, kterým nebude stačit nabízený osminásobek, ale budou požadovat šestnáctinásobek stanovených výkupních cen. Pak by stála za úvahu případná vládní nařízení, která by pravidla a limity upřesnila,“ řekl vysokomýtský poslanec za KDU-ČSL Jiří Junek, který se ve věci R35 angažuje.

V současnosti se výkupní cena pozemků pohybuje okolo sto dvaceti korun za metr čtverečný. Případné žádosti o navýšení sumy posoudí nejprve ŘSD, ale poslední slovo má ministr dopravy.

První dvě patra křižovatky jsou v provozu od roku 2009, dostavba horní estakády byla poté kvůli úsporám zastavena. Rozběhla se znovu v roce 2013. „Dostavba měla být realizována spolu s navazujícím dvanáctikilometrovým úsekem R35 z Opatovic do Časů na Pardubicku, v rámci urychlení výstavby rychlostní silnice však bylo rozhodnuto o dostavbě estakády v předstihu. Bude však zprovozněna až po dokončení navazujícího úseku,“ uvedla mluvčí ŘSD Nina Ledvinová.

Úsek do Časů by se měl budovat zároveň s navazující etapou do Ostrova, aby mělo zprovoznění smysl. Termíny se však přes ujišťování ministrů o potřebnosti R35 neustále posouvají. Už nyní je jisté, že první auta se tudy svezou nejdříve v roce 2019. Ještě více ve hvězdách je pokračování kolem Vysokého Mýta a Litomyšle do Mohelnice, kde se R35 napojí na již hotový úsek z Olomouce. Dálnice R35 má ulehčit nejen dosavadní přetížené státočce I/35, ale i brněnské D1.

Stavbu provázejí spory o financování

Pardubický kraj - Zatímco po prvním úseku R35 z Opatovic nad Labem k Vysokému Mýtu bychom se možná mohli projet v roce 2019, zprovoznění zbylých 80 kilometrů do Mohelnice je ve skutečně hvězdách. Poté, co se vloni podařilo snad už definitivně rozetnout spory o trase R35 kolem Litomyšle, zůstaly jediným problémem peníze.

Způsob financování celé R35 totiž stále není jasný. Léta se vedou dohady ohledně možné kombinace veřejných a soukromých zdrojů, tzv. PPP projektů, které prosazuje ministr Dan Ťok nebo prezident Miloš Zeman. „Vřele podporuji PPP projekty a jsem velmi rád, že ministr dopravy je podporuje rovněž,“ uvedl Zeman při své nedávné návštěvě Pardubic.

Například pardubický hejtman Martin Netolický a mnozí poslanci jsou však k tomu skeptičtí. „Nejsem proti, ale musíme vyvážit

vzájemné podmínky mezi soukromým a veřejným sektorem. Mám obavy, aby to zase nevedlo k oddálení nebo prodražení stavby," uvedl Netolický. Špatné zkušenosti s účastí soukromých investorů při stavbě dálnic má třeba sousední Polsko nebo Maďarsko. PPP projekt chtěla česká vláda v minulosti využít pro výstavbu dálnice D47 na Ostravu. Kvůli údajné nevhodnosti a podezřením z korupce byla smlouva zrušena a dálnici nakonec financovalo státní ŘSD. Brzy po dokončení se však v Ostravě objevily na dálnici výrazné závady.

<https://hradecky.denik.cz/z-regionu/estakadu-nikam-dokonci-letos-ale-co-dal-20150204.html>

Hradecký deník

17.4.2015

Stavba R35 se rozbíhá, začíná boj o přivaděče

Východní Čechy - Začíná se hýbat stavba dálnice R35 z Hradce na Vysoké Mýto a Olomouc a opět se tak rozhořely spory o potřebné přivaděče.

Hejtmanství se snaží zajistit, aby se souběžně s výstavbou rychlostní komunikace R35 v regionu vybuďovalo i její dopravní napojení na menší silnice.

Jde především o dva nejpodstatnější přivaděče, které by k dálnici R35 napojily Orlickoústecko: jednak silnici od Vysokého Mýta na Choceň, Žamberk a Letohrad, jednak přivaděč od Litomyšle k Ústí nad Orlicí a potažmo do České Třebové.

Třetí přivaděč pak má vést od Svitav na Lanškroun, přičemž u Opatova se propojí se státovkou od České Třebové.

„Sjezdy z mimoúrovňových křižovatek na R35 by neměly končit závorou nebo betonovým panelem," upozornil krajský radní pro dopravu Jaromír Dušek.

Podmínkou k vybudování přivaděčů jsou připravené stavby a vysoutěžení dodavatelé. Jenže není jasno, kdo přivaděče vlastně zaplatí. To záleží na tom, jestli se budou jen rekonstruovat a rozšiřovat současné, převážně krajské silnice, nebo zda budou postaveny zcela nové státovky.

Dušek doufá, že přivaděče zaplatí stát. „Doufáme, že to budou takzvané vyvolané investice a že je uhradí stát. My je můžeme připravit a třeba i za státní peníze nechat postavit, stejně se většinou stanou v budoucnu majetkem kraje." Jen ty přivaděče, které napojí R35 na silnice první střídy, budou dál patřit státu.

Dušek zároveň odmítl, aby realizace přivaděčů nebyla připravena ve stejném termínu jako R35 samotná.

- Pardubický kraj již získal peníze na projektové práce na dva nejdůležitější přivaděče – právě k Chocni a Ústí nad Orlicí. Celkem bude na 90 km R35 v Pardubickém kraji 14 mimoúrovňových křižovatek
- Spor je i s ekology, kteří by nejraději nestavěli přivaděče žádné a pouze by upravili současné okresky. Proti plánovaným trasám přivaděčů se už dříve postavily v peticích i stovky obyvatel obcí na jejich trasách.
- Výstavba R35 se připravuje mnoho let, zatím se dostavuje jen tříúrovňová křižovatka u Opatovic na Labem. Po dokončení má R35 vést z Liberce přes Hradec Králové, kolem Vysokého Mýta a Litomyšle a pak dál na Moravu. Má se stát alternativou přetížené dálnice D1.

Hradecký deník

17.5.2015

Obě východočeské dálnice D11 a R35 mají zelenou. EU na ně pošle peníze

Východní Čechy - Z Bruselu přišla pro náš region výborná zpráva. Evropská unie schválila Česku 127 miliard korun dotací na dopravní stavby pro vyčerpání do roku 2020. Velká část z těchto peněz přitom půjde na východočeské dálnice D11 a R35.

Obě autostrády – první z Hradce na Trutnov a druhá na Vysoké Mýto a Olomouc – přitom figurují mezi hlavními vládními prioritami.

„Chceme evropské prostředky využít především na páteřní dálniční síť, tedy R35 spojující Hradec Králové a Olomouc, Pražský okruh, spojení s Rakouskem přes D3 a s Polskem přes D11," reagoval na oznámení Evropské komise ministr dopravy Dan Ťok.

Z osmi silničních projektů, na které peníze přednostně půjdou a jež ministerstvo vypíchlo, jsou tři ve východních Čechách. Konkrétně jde o úseky D11 z Hradce do Jaroměře, dále navazující R11 z Trutnova na polské hranice a konečně úsek R35 od dobudované křižovatky v Opatovicích nad Labem kolem Vysokého Mýta do Litomyšle.

„Evropa myslí i na 'naši' R35, která vede přes východní Čechy. Můžeme si vyhrnout rukávy a pustit se do díla!" jásal včera pardubický poslanec Martin Kolovratník

„Zpráva je to dobrá, je tu ale jedno velké ale," brzdí jeho nadšení pardubický hejtman Martin Netolický.

„Nyní se soustředíme jen na první dva úseky R35 z Opatovic do Vysokého mýta a byl bych nerad, aby tím stavba skončila. Další úseky totiž připravené zatím dobře nejsou," podotkl Netolický.

Tyto obavy se snaží ministr Ťok mírnit. „Chci, abychom byli na čerpání evropských prostředků v dalším období lépe připraveni a nebrzdilo nás to, že máme kvůli zmrazení přípravy staveb v minulých letech málo projektů. Proto jsme výrazně posílili investice do přípravy projektů a rozběhly se i výkupy pozemků, které byly další překážkou," uvedl Ťok.

<https://hradecky.denik.cz/z-regionu/obe-vychodoceske-dalnice-d11-a-r35-maji-zelenou-eu-na-ne-posle-penize-20150517.html>

Hradecký deník

5.8.2015

Pokračování dálnice D11 a R35 je ohroženo, stát na ně nemá peníze

Východní Čechy - Obě východočeské dálnice vypadly ze seznamu silničních staveb na příští rok.

Právě pokračování dálnice D11 mezi Hradcem Králové a Smiřicemi, R35 mezi Opatovicemi nad Labem a Ostrovem u Vysokého Mýta se společně s modernizací pěti úseků dálnice D1 ocitlo na seznamu staveb, na které Státní fond dopravní infrastruktury (SFDI) podle aktuálního návrhu svého rozpočtu na rok 2016 nebude mít peníze.

Nabízených necelých 50 miliard korun z národních zdrojů stačí jen na opravy a údržbu, přípravu akcí a dokončování stavebních čistě národních projektů i staveb spolufinancovaných z peněz Evropské unie. Vyplývá to z návrhu rozpočtu SFDI na příští rok.

Na nové stavby tak peníze nebudou. „Jediné dvě akce, které zahajujeme, je I/68 Třanovice – Nebory a I/11 Opava obchvat," řekl ředitel SFDI Zbyněk Hořelica. Žádné další nové silniční stavby by se při současné vyšší rozpočtu podle něho stavět nemohly, protože na ně nebudou peníze. O navýšení státního příspěvku na stavby silnic a železnic jednájí ministerstva dopravy a financí.

Současných necelých 50 miliard z národních zdrojů znamená ve srovnání s letošním rokem pokles v příjmu fondu o 6,7 miliardy korun. Ještě o necelou miliardu korun více by ale fond potřeboval, pokud by chtěl prostavět všechny připravené projekty včetně nově zahajovaných. Spolu s penězi z EU určenými pro výstavbu evropsky významných komunikací má napřesrok fond hospodařit s 61 miliardami korun. Letos hospodaří s částkou o více než 30 miliard korun vyšší.

<https://hradecky.denik.cz/z-regionu/pokracovani-dalnic-d11-a-r35-je-ohrozeno-stat-na-ne-nema-penize-20150805.html>

Hradecký deník

16.10.2015

Prodejte pozemky pro dálnice teď, vyděláte na tom, vzkázal Ťok v Hradci

Východní Čechy /FOTO/ - Kdo má pozemky na trase plánovaných východočeských dálnic D11 nebo R35, neměl by váhat a měl by je prodat co nejdřív. Vydělá na tom. Vláda totiž chystá novelu zákona o výkupu pozemků, která má ceny sjednotit na osminásobku. Dnes je možné v některých případech dohodnout až šestnáctinásobek, tedy téměř 250 korun za metr čtvereční.

Naznačil to ve čtvrtek ministr dopravy Dan Ťok při návštěvě stavby dálnice D11 u Hradce Králové. „Dneska díky poslancům dáváme návrh úpravy zákona, který by měl výkupní cenu sjednotit na osminásobku. Řekl bych, že je tu pro všechny otevřené jakési okno příležitosti, kdo to bude schopen prodat teď, tak ještě má možnost využít té vyšší částky," řekl Ťok.

Dnes platný zákon, který výkupní ceny několikanásobně navýšil, sice výkupy urychlil, ale zároveň kvůli nejasným mantinelům a výjimkám vedl k licitování řady majitelů. A nejen soukromých, ale například i obcí. Zadržly se například výkupy pozemků pro R35 u Časů na Pardubicku, kde obec vlastní dva a sám starosta jako fyzická osoba další hektary nutné pro výstavbu dálnice. Nabízený osminásobek výkupní ceny se starostovi nelíbí a požaduje víc. Podobným případům by chystaná novela zamezila.

Co se týče D11, pokud by se výkupy pozemků urychlily, mohla by její výstavba z Hradce na Jaroměř začít podle Ťoka už příští rok. Nyní to blokují dva majitelé pozemků, s nimiž se státní silničáři nemohou dohodnout a jsou s nimi vedena vyvlastňovací řízení.

„Pokud se nedohodneme, což stále nevyklučuji, tak jsem přesvědčen, že proběhne standardní vyvlastňovací řízení a ta situace by se mohla řešit rychleji a pružněji, než jsme byli zvyklí," uvedl Ťok.

Z Jaroměře by dálnice měla pokračovat kolem Trutnova na polské hranice, v Královci se napojí na připravovanou polskou dálnici S3.

Ministr Ťok zároveň představitele kraje i měst ujistil, že připravovanou dostavbu dálnice D11 by neměl blokovat nedostatek peněz. Nic na tom prý nemění skutečnost, že výstavba úseku není v aktuálních tabulkách plánovaných investic Státního fondu dopravní infrastruktury.

Stavbaři nyní před Hradcem Králové dokončují zhruba 2,5 kilometru dlouhý úsek dálnice D11. Stavba za 1,1 miliardy korun se naplno rozběhla před rokem, hotová by měla být v létě roku 2017. Nejsložitější stavbou tu bude mimoúrovňová křižovatka v Kuklenách.

Stavba dálnice před Hradcem stála od roku 2006 kvůli nevykoupěným pozemkům. Zatím D11 ve směru od Prahy končí před Hradcem a motoristé z ní sjíždějí přes křižovatku u Opatovic n. L. či přes provizorní sjezd u Libišan.

Dohoda se nyní rýsuje nakonec i u problému v Časech na Pardubicku, kudy povede dálnice R35 z Opatovic na Vysoké Mýto a Olomouc. Pardubické hejtmanství totiž informovalo, že si nechá po dostavbě komunikace ve svém vlastnictví silnici třetí třídy, kterou měla dostat obec Časy. Obec na Pardubicku nechtěla platit její údržbu. To byl vedle výkupní ceny pozemků další kámen úrazu.

<https://hradecky.denik.cz/z-regionu/prodejte-pozemky-pro-dalnice-ved-vydelate-na-tom-vzkazal-tok-v-hradci-20151016.html>

Hradecký deník

11.11.2015

Pardubickou výzvou chtějí uspišit R35

Východní Čechy - Jednání o potřebě urychlení stále odkládané výstavby dálnice R35 začalo kvůli nehodě na přetížené státovce se čtyřicetiminutovým skluzem

Vrcholní představitelé zdejšího hejtmanství, starostové měst na „přetřápnutí" i zdejší europoslanec včera znovu zatlačili na ministerstvo dopravy, aby konečně pohnulo s léta slibovanou a stále odkládanou stavbou dálnice R35, která by z ucpaných měst odvedla auta.

„Ještě před vybudováním silnice by se mohly v některých místech postavit alespoň třetí pruhy, které by dopravu zrychlily a snížily riziko nehod, řekl pardubický hejtmán Martin Netolický.

Pondělní jednání všech zainteresovaných politiků v Pardubicích, na kterém tzv. Pardubickou výzvu sepsali, poznamenala pro celý problém příznačná událost. Jednání začalo se čtyřicetiminutovým zpožděním kvůli zácpě u Vysokého Mýta, přes které jeli starostové Litomyšle, Svitav a Moravské Třebové.

U Vysoké u Holic se totiž na I/35 převrhl a vysypal přívěs kamionu, který převážel sedm tun granulátu polypropylenu na výrobu plastu. Náklad zatarasil celou silnici, roztržené pytle s granulami polypropylenu se vysypaly i do přilehlého pole. Státovka musela být na několik hodin zcela uzavřena. Hasiči likvidovali následky nehody téměř do půl desáté.

Nehody, navíc velmi často tragické, na pětaticítkce jsou na denním pořádku. Tentýž den večer ji zatarasila na jiném místě taktéž nehoda kamionu, a to na kruhovém objezdu v Moravské Třebové směrem na Svitavy. Tahač s návěsem, plně naložený cukrem, začal za jízdy hořet. hlavní výpadovka z východních Čech na Moravu byla také asi hodinu a půl zcela neprůjezdná...

Nejvíce jsou však absencí nové komunikace dotčeny Vysoké Mýto a Litomyšl, kde nyní silnice vede přímo ucpaným městem. R35 by přinesla obchvaty obou měst. Za urychlení výstavby se úpři své nedávné návštěvě regionu slíbil přimluvit i prezident Miloš Zeman.

Před samotnou, stále odkládanou výstavbou již byla zpracována studie na zkapacitnění silnice I/35. V některých úsecích, které přijdou na řadu později, by mohly vzniknout pruhy pro předjíždění se na tento účel mohlo podařit sehnat část peněz ze Státního fondu dopravní infrastruktury.

Kraj chce třetí, předjížděcí pruhy

Pardubickou výzvu odeslali její signatáři vedle ministerstva dopravy i premiérovi Bohuslavu Sobotkovi a na Ředitelství silnic a dálnic.

Ještě před vybudováním silnice by se mohly v některých místech postavit alespoň třetí pruhy, které by dopravu zrychlily a snížily riziko nehod.

„Byla již zpracována studie na zkapacitnění silnice I/35. V některých úsecích, které přijdou na řadu později, by mohly vzniknout pruhy pro předjíždění," uvedl hejtman Martin Netolický. Podle něj by se na tento účel mohlo podařit sehnat část peněz ze Státního fondu dopravní infrastruktury a i ekonomické posouzení tohoto řešení by mohlo být průchodné.

Výstavba R35 se v Pardubickém kraji připravuje mnoho let, zatím se dostavuje jen tříúrovňová křižovatka u Opatovic nad Labem na Pardubicku. V prvních dvou úsecích Opatovice nad Labem – Časy a Časy – Ostrov mají silničáři vykoupeno asi 90 procent pozemků. Úsek z Opatovic nad Labem do Časů by se mohl začít stavět napřesrok.

Po dokončení v celé délce má silnice vést z Liberce přes Hradec Králové, kolem Vysokého Mýta a Litomyše a pak dál na Moravu. Má se stát alternativou přetížené „brněnské" dálnice D1.

Opatovická estakáda nikam...

Opatovice nad Labem - Z celé, více než stokilometrové dálnice z Hradce kolem Vysokého Mýta a Svitav do Mohelnice, kde už R35 stojí, byly zatím vybudovány pouze čtyři kilometry z D11 u Hradce do Opatovic nad Labem. Zde se nyní finišuje na třetím patře obří křižovatky, po kterém dálnice povede dál. Jenže kvůli problémům s výkupy pozemků na následujícím úseku se zde začne stavět nejdříve v roce 2017. To už R35 měla stát v celé své délce.

„Pokoušíme se proto využít všechny prostředky v tlaku na vládu, v minulém týdnu jsme prosili o pomoc prezidenta a chceme spojit síly se všemi, kterých se kritická situace na I/35 týká," vysvětlil hejtman Martin Netolický důvody sepsání Pardubické výzvy.

„Odvoláváme se v ní i na Memorandum schválené vládou a podepsané ministrem dopravy v roce 2006. Bohužel se za těch 10 let stihla dokončit jen malá část záměrů a vidíme, že vzhledem k neúnosnosti situace na I/35 musí být náš hlas mnohem naléhavější," doplnil Roman Línek.

<https://hradecky.denik.cz/z-regionu/pardubickou-vyzvou-chteji-uspisit-r35-20151111.html>

Hradecký deník

13.11.2015

Vzpurná obec Časy nakonec pozemky pro R35 státu prodá

Východní Čechy, Časy - Obec, která svým nesouhlasem s nabízenými výkupními cenami pozemků blokuje výstavbu dálnice R35 z Opatovic nad Labem na Vysoké Mýto, nakonec svolí k jejich prodeji. Do konce roku by tak majetkoprávní příprava k výstavbě prvního úseku R35 mohla být hotová.

O chystaném souhlasu s prodejem pozemků informoval ve čtvrtek starosta Časů Zdeněk Seidl. „Vypadá to, že parcely prodáme. Zastupitelstvo zatím schválilo záměr prodeje pozemků," řekl Seidl. Dodal rovněž, že do konce roku by se mohly vyřešit i další sporné body, které brání zahájení výstavby.

Některé sporné pozemky v trase R35 vlastní obec, další samotný starosta. Spor se státními silničáři se vedl o cenu parcel, obec už vybojovala také ponechání některých silnic, které jí měly nově připadnout, ve správě kraje.

S výjimkou Časů už mají jinak silničáři na trase R35 téměř k Vysokému Mýtu už vykoupené skoro všechny pozemky. Dlouho odkládaná stavba by v ideálním případě mohla začít v roce 2017.

<https://hradecky.denik.cz/z-regionu/vzturna-obec-casy-nakonec-pozemky-pro-r35-statu-proda-20151113.html>

Hradecký deník

29.11.2015

Problémové výkupy pozemků pro dálnice mají nová pravidla

Východní Čechy - Poslanci schválili novelu zákona o výkupu pozemků pro dopravní stavby, od které si slibují zamezení licitování o ceny. Nová pravidla místo dosavadních maximálních limitů zavádějí pevné ceny a omezují bonus za výkup zemědělské a lesnické půdy.

Tím mají přispět k urychlení výstavby důležitých silnic, jakou je například dálnice R35 z Hradce na Olomouc. Tu zablokovali nejen někteří soukromí majitelé potřebných pozemků, ale například i obec Časy u Holic.

„Dosavadní norma sice navýšila neadekvátně nízké výkupní ceny pozemků, ovšem nabízela zároveň různé násobky těchto cen. Vedlo to k tomu, že Ředitelství silnic a dálnic nabízelo majitelům pozemků různé ceny a jednání s nimi se i nadále protahovala," řekl pardubický poslanec Martin Kolovratník. „Stejně tak 'institut' výjimky šestnáctinásobku výkupní ceny, který podepisoval ministr

dopravy, se ukázal jako poněkud 'neurychlující' výstavbu dopravní infrastruktury."

Pro novelu hlasovali poslanci napříč spektrem, proti nezvedl ruku ani jeden. Nyní jí ještě musí posvětit Senát, platit by měla od nového roku.

Dosavadní maximální limity cen pro výkup pozemků se změní v pevně stanovené ceny. U jiných než stavebních pozemků, tedy u polí nebo lesů, se sníží koeficient z dosavadních 16 na 8. Jejich cena se tedy stanoví tak, že se odhadní cena vynásobí osmi. U stavebních pozemků se odhadní cena vynásobí koeficientem 1,15 a bude to rovněž pevná cena místo dosavadního maximálního limitu. „Novela obsahuje i přechodné ustanovení, podle něhož se dosavadní řízení dokončí podle nynější úpravy," dodal Kolovratník.

Do oceňování pozemků se také nově nemá započítávat zvýšení ceny jiných pozemků v souvislosti s jejich výkupem. To má zabránit spirálovitému zvyšování odhadních a následně kupních cen. Ceny by se také neměly navyšovat, pokud je investor kupuje od jiné státní organizace, například od Lesů ČR.

Stát by rovněž mohl kupovat pozemky a ty následně měnit za jiné, kde potřebuje stavět. Dnes existují případy, kdy stát nevládní vhodné parcely a nemůže tak vyjít vstříc třeba zemědělcům, kteří své pozemky chtějí spíše než prodat tak vyměnit za jiné, aby mohli nadále hospodářit.

<https://hradecky.denik.cz/z-regionu/problemove-vykupy-pozemku-pro-dalnice-maji-nova-pravidla-20151129.html>

Hradecký deník

1.12.2015

Estakáda u Opatovic zůstane uzavřená

Východní Čechy, Opatovice nad Labem /FOTO/ - Třetí patro dálniční křižovatky zůstane uzavřené ještě minimálně do roku 2019, než bude otevřen navazující úsek R35 do Časů.

Do měsíce bude otevřena „estakáda nikam", třetí patro dálniční křižovatky u Opatovic nad Labem. Motoristy jezdící po Hradubické tak za pár dní čeká kvůli demontáži lešení a ochranných prvků ještě zhruba týdenní uzávěrka, svezení po estakádě jim však odměnou nebude. Třetí patro zůstane zavřené do doby, než bude postaven navazující úsek dálnice R35 alespoň do Časů u Holic. Minimálně další čtyři roky tak bude kilometrová estakáda končit v nivě u Labe a prohánět se po ní bude moci načerno leda mládež na koloběžkách.

Přestože tak stavbaře netlačí čas, chtějí mít do Vánoc hotovo. „Čekají nás jen dokončovací práce, montáže zábradlí, svodidel, drobné asfaltářské práce, napojení rondelu. Termín do konce roku by neměl ohrožený," řekl stavbyvedoucí společnosti Skanska František Groulík.

Hotové jsou již betonáže říms, dokončují se práce na celoplošné izolaci a její ochraně či montáži odvodnění i pokládky asfaltového povrchu.

Rovněž uzavření nové čtyřproudovky mezi Hradcem a Pardubicemi ve spodním patře křižovatky bude posledním během stavby.

Pokračování stavby R35 dál na Vysoké Mýto, kteréablokovali svým nesouhlasem s výkupní cenou pozemků někteří soukromí majitelé a také obec Časy, minulý týden svitla naděje. Poslanci totiž schválili novelu zákona o výkupu pozemků pro dopravní stavby, od které si slibují zamezení licitování o ceny. Nová pravidla místo dosavadních maximálních limitů zavádějí pevné ceny a omezují bonus za výkup zemědělské a lesnické půdy.

„Dosavadní norma sice navýšila neadekvátně nízké výkupní ceny pozemků, ovšem nabízela zároveň různé násobky těchto cen. Vedlo to k tomu, že Ředitelství silnic a dálnic nabízelo majitelům pozemků různé ceny a jednání s nimi se i nadále protahovala," řekl pardubický poslanec Martin Kolovratník.

„Stejně tak 'institut' výjimky šestnáctinásobku výkupní ceny, který podepisoval ministr dopravy, se ukázal jako poněkud 'neurychlující' výstavbu dopravní infrastruktury," podotkl.

Dosavadní maximální limity cen pro výkup pozemků se změní v pevně stanovené ceny. U jiných než stavebních pozemků, tedy u polí nebo lesů, se sníží koeficient z dosavadních 16 na 8. Jejich cena se tedy stanoví tak, že se odhadní cena vynásobí osmi. U stavebních pozemků se odhadní cena vynásobí koeficientem 1,15 a bude to rovněž pevná cena místo dosavadního maximálního limitu.

Podle dosavadních, benevolentnějších pravidel výkupu pozemků se však dokončí rozběhnuté transakce. „Je tu pro otevřené jakési okno příležitosti, kdo to bude schopen prodat teď, tak ještě má možnost využít té vyšší částky," poznamenal při nedávné návštěvě Hradce ministr dopravy Dan Ťok.

Pokud nová pravidla projdou Senátem, měla by začít platit do nového roku.

Stavbu R35, která z Hradce odvedou velkou část tranzitní dopravy na Vysoké Mýto, se pokusili v listopadu uspišit i politici novým memorandem adresovaným vládě, tzv. Pardubickou výzvou.

Zpoždění přes deset let už nedoženou

Na celé trase R35 z Opatovic až do Ostrova před Vysokým Mýtem jsou pozemky u Časů na Pardubicku jediné, které se ještě nepodařilo vykoupit. Obec ale již vzkázala, že se ještě tento rok se silničáři na pozemcích domluví. Ústupky učinilo i vedení Pardubického kraje, které do své správy převezme místní komunikace, o které se po dostavbě R35 měla začít starat obec.

Z celé R35, která nahradí současnou přetíženou státočku I/35, je zatím ve východních Čechách postaven jen čtyřkilometrový úsek od křižovatky s dálnicí D11 u Sedlic k mimoúrovňové křižovatce v Opatovicích. Dál povede kolem Časů, Vysokého Mýta a Litomyšle a v Mohelnici se napojí na již hotovou část dálnice do Olomouce. R35 převezme ze současné „pětatřicítky" jak veškerou tranzitní dopravu, tak výrazně uleví u souběžné dálnici D1 Praha – Brno – Ostrava.

Napřesrok, kdy se konečně měl začít stavět první dvanáctikilometrový úsek do Časů, přitom podle deset let starých plánů měla být už celá dálnice až do Mohelnice hotová...

Hradecký deník

4.12.2015

Část přivaděčů k R35 bude stavět kraj

Východní Čechy, Pardubicko - Pět z celkových patnácti nových přivaděčů plánované dálnice R35 bude stavět nikoliv stát, ale Pardubický kraj.

Pět přivaděčů na budoucí dálnici R35 začne pardubické hejtmanství stavět zhruba do pěti let. Mohly by být hotové dřív než samotná dálnice. Ta se začne stavět z Opatovic nad Labem po etapách a silničáři tak mají dost času.

Kraj bude mít na starosti stavbu silnice mezi Litomyšlí a Moravskou Třebovou, další povede obcí Týnišťko přes Choceň do Králík. Stavět se bude i nová silnice z Vysokého Mýta do severní části kraje, směrem na Choceň a Žamberk. V plánu je také obchvat Rokytna k mimoúrovňové křižovatce R35 a rovněž obchvat Dašic.

„Nejsložitější bude asi obchvat Chocně, který si vyžádá nejvyšší náklady. Velmi složitá bude stavba například i při obchvatu Dašic a napojení u Rokytna, očekáváme, že je tam více než 100 vlastníků pozemků,“ řekl krajský radní Jaromír Dušek.

„Už jen získat povolení vlivu na životní prostředí EIA je proces na dva roky,“ dodal ředitel Správy a údržby silnic Pardubického kraje Miroslav Němec.

Celkem by v Pardubickém kraji mělo vzniknout okolo 15 přivaděčů na budoucí R35. Většinu z nich má stavět Ředitelství silnic a dálnic, protože půjde o silnice první třídy, které má ve správě. Pardubický kraj má k dispozici desítky milionů korun ze Státního fondu dopravní infrastruktury na přípravu.

„Pardubický kraj již v roce 2016 podepsal se státem memorandum, ve kterém se stát zavazuje k dopravním stavbám navazujícím na rychlostní silnici R35. Poskytnutí dotací je konkrétní ukázkou plnění memoranda,“ podotkl hejtman Pardubického kraje Martin Netolický.

Státní ŘSD pak postaví například přivaděč směřující od Lačnova přes Opatov po silnici I/43, dále potom po silnici I/14 do České Třebové a Ústí nad Orlicí.

Dálnice R35 povede od dálnice D11 u Hradce dál na Moravu. Má být alternativou přetížené dálnice D1. V Pardubickém kraji se napřesrok mají stavět první dva úseky z Opatovic k Vysokému Mýtu. Silničáři nyní dojednávají výkup pozemků v obci Časy u Pardubic.

<https://hradecky.denik.cz/z-regionu/cast-privadecu-k-r35-bude-stavet-kraj-20151204.html>

Hradecký deník

8.12.2015

Pokračování R35 svítla zelená, v roce 2017 by se mohlo stavět

Východní Čechy, Časy - Neuralgický bod na trase dálnice R35 z Opatovic nad Labem na Vysoké Mýto byl vyřešen. Zastupitelé odbojné obce Časy na Pardubicku schválili kompromisní dohodu se státními silničáři o prodeji potřebných pozemků.

Za pozemky obec dostala místo původně silničáři nabízených 65 korun za metr 107 korun. Odhadce najatý obcí oceňoval pozemky na 140 korun za metr čtvereční.

„Přistoupili jsme na kompromis poté, co nám poslanec Martin Kolovratník zprostředkoval jednání s vedením Ředitelství silnic a dálnic. Tam byla domluva úplně jiná než na pardubické pobožce ŘSD,“ řekl starosta Časů Zdeněk Seidl. On sám má v trase dálnice vedle obecních také některé vlastní pozemky.

Po schválení prodeje tak na zhruba 25kilometrové trase R35 do Ostrova před Vysokým Mýtem zbývá už jen posledních zhruba pět procent nevykoupěných pozemků. U některých dojde na vyvlastnění.

„Po Novém roce tak může ŘSD finišovat s projednáním dokumentace pro stavební povolení. Přípravné práce i peníze na R35 dořešíme během nadcházejících devíti měsíců a já optimisticky doufám, že za rok touto dobou budeme stavět,“ poznamenal včera Kolovratník. Sami silničáři však opatrně mluví spíše až o roku 2017. Výstavbu R35 ještě navíc může zdržet posouzení vlivu na životní prostředí EIA.

Starosta Časů Seidl odmítl, že se obec i on sám snažili licitovat jen kvůli ceně. „Tady šlo skutečně o přístup k jednání. Po státu jsme jen požadovali, aby nám v případě, že na nás převádí některé pro nás nepotřebné pozemky u dálnice, na jejich údržbu také dal prostředky. Požadovali jsme toto zohlednit, což se nakonec podařilo aspoň ve výsledné kupní ceně,“ dodal starosta.

<https://hradecky.denik.cz/z-regionu/pokracovani-r35-svitla-zelena-v-roce-2017-by-se-mohlo-stavet-20151208.html>

Hradecký deník

12.12.2015

První třípruhy na pětatřicítce vzniknou u Vysokého Mýta

Východní Čechy, Vysoké Mýto - Po zimě se začne na frekventované a křižky lemované státovcem I/35 přes Vysoké Mýto na Mohelnici malovat nové vodorovné dopravní značení.

Z dnešních dvoupruhovky se v místech, kde je vozovka dostatečně široká, stanou třípruhy, kde prostřední pruhy se mají střídát a mají být určeny pro předjíždění. Cílem je minimalizovat počet nehod.

První takovou trasou bude úsek ze Zámrsku od odbočky na Chrudim do Vysokého Mýta. Silnice je v této části I/35 dostatečně široká a bude tak stačit skutečně pouhé přeznačení vodorovného značení na vozovce. Třípruhy zde mají pomoci plynulosti a bezpečnosti dopravy, která je dnes ucpána kamiony a finančně úprava tohoto prvního čtyřkilometrového úseku vyjde na osm milionů korun.

Další vytipované úseky se nachází na těchto trasách: Vysoké Mýto – Hrušová, Hrušová – Litomyšl, Litomyšl – Janov a Janov – Moravská Třebová. V některých těchto případech však bude nutné stavebně rozšířit komunikaci, aby se tři pruhy na silnici vešly.

„Celková investice do střídavých třípruhů je vypočítána na 300 milionů korun s tím, že jsme nechali stavby ekonomicky posoudit a návratnost investice je odhadována na tři roky. Třípruhy jsou vedle již instalovaného vodorovného a svislého značení dalším momentem, kterým chceme docílit nižšího počtu dopravních nehod v našem kraji,“ řekl pardubický hejtman Martin Netolický.

Loni na I/35 zemřelo 12 lidí. Smrtelné nehody se staly i letos. Kraj již v minulosti nechal instalovat například značení o bezpečné vzdálenosti, stavebními úpravami zpřehlednil křižovatku u Vysoké nad Labem na Pardubicku a dalších obcích na trase I/35. U státovek přibýly i varovné billboardy.

Silničáři sice plánují výstavbu paralelní dálnice R35, která I/35 odlehčí, nicméně její dokončení v celé délce v Pardubickém kraji potrvá ještě řadu let. Jen první 25kilometrový úsek z Opatovic nad Labem do Ostrova u Vysokého mýta se začne stavět nejdříve za rok

<https://hradecky.denik.cz/z-regionu/prvni-tripruhy-na-petaticitce-vzniknou-u-vysokeho-myta-20151212.html>

Pardubický deník

8.12.2015

R35 má přes Časy zelenou

Časy - Obec přistoupila na kompromisní dohodu se státními silničáři o prodeji potřebných parcel pro dálnici.

Neuralgický bod na trase dálnice R35 z Opatovic nad Labem na Vysoké Mýto byl vyřešen. Zastupitelé odbojné obce Časy na Pardubicku schválili kompromisní dohodu se státními silničáři o prodeji potřebných pozemků.

Za pozemky obec dostala místo původně silničáři nabízených 65 korun za metr 107 korun. Odhadce najatý obcí oceňoval pozemky na 140 korun za metr čtvereční.

„Přistoupili jsme na kompromis poté, co nám poslanec Martin Kolovratník zprostředkoval jednání s vedením Ředitelství silnic a dálnic. Tam byla domluva úplně jiná než na pardubické pobožce ŘSD,“ řekl starosta Časů Zdeněk Seidl. On sám má v trase dálnice vedle obecních také některé vlastní pozemky.

Po schválení prodeje tak na zhruba 25kilometrové trase R35 do Ostrova před Vysokým Mýtem zbývá už jen posledních zhruba pět procent nevypuštěných pozemků. U některých dojde na vyvlastnění.

„Po Novém roce tak může ŘSD finišovat s projednáním dokumentace pro stavební povolení. Přípravné práce i peníze na R35 dořešíme během nadcházejících devíti měsíců a já optimisticky doufám, že za rok touto dobou budeme stavět,“ poznamenal včera Kolovratník. Sami silničáři však opatrně mluví spíše až o roku 2017. Výstavbu R35 ještě navíc může zdržet posouzení vlivu na životní prostředí EIA.

Starosta Časů Seidl odmítl, že se obec i on sám snažili licitovat jen kvůli ceně. „Tady šlo skutečně o přístup k jednání. Po státu jsme jen požadovali, aby nám v případě, že na nás převádí některé pro nás nepotřebné pozemky u dálnice, na jejich údržbu také dal prostředky. Požadovali jsme toto zohlednit, což se nakonec podařilo aspoň ve výsledné kupní ceně,“ dodal starosta.

https://pardubicky.denik.cz/zpravy_region/r35-ma-pres-casy-zelenou-20151208.html

Hradecký deník

4.1.2016

Stavba D11 na Jaroměř by mohla začít už letos

Východní Čechy - Ani letošní rok nepřinese výraznější zlepšení dopravy v regionu. Věci by však měly pokročit kupředu - a to zejména v případě dálnice D11.

Pokud půjde všechno dobře, mohla by podle ministra dopravy Dana Ťoka na sklonku roku začít dostavba alespoň jednoho úseku dálnice D11 z Hradce Králové směrem na Jaroměř. Důležité je, aby se podařilo vykoupit všechny pozemky, přes které by měla komunikace vést, a získat stavební povolení. Překážkou pro zahájení stavby by podle ministra neměl být ani fakt, že Státní fond dopravní infrastruktury nemá nyní ve svých tabulkách na výstavbu D11 peníze. Měl by v tom prý pomoci stát.

„My jsme připraveni, jakmile bude majetkoprávní uspořádání těchto staveb a stavební povolení, zahájit stavbu této důležité komunikace,“ řekl v říjnu ministr. Hejtman Královéhradeckého kraje Lubomír Franc věří, že se letos podaří vypsát soutěž na dodavatele stavby a bude zahájen archeologický průzkum.

Stavbaři nyní před Hradcem Králové dokončují asi 2,5 kilometru dlouhý úsek dálnice. Stavba za 1,1 miliardy korun začala před rokem, hotová by měla být příští rok v létě. Zatím dálnice ve směru od Prahy končí před Hradcem Králové a motoristé z ní sjíždějí přes křižovatku u Opatovic nad Labem či přes provizorní sjezd u Libišan.

Teoreticky by na konci letošního roku mohla začít také výstavba prvního úseku rychlostní silnice R35, která má být dopravní alternativou přetížené dálnice D1.

Hradecký kraj nyní naléhá na urychlení přípravy výstavby rychlostní komunikace R11, hlavně v úseku mezi Trutnovem a polskou hranicí. Ministerstvo dopravy přislíbilo začátek na rok 2019 či 2020.

<https://hradecky.denik.cz/z-regionu/stavba-d11-na-jaromer-by-mohla-zacit-uz-letos-20160104.html>

Hradecký deník

7.2.2016

D11 hrozí, že se její dostavba opět zastaví až na čtyři roky. Co vy na to?

Tomáš Vymetálek, architekt:

Zpoždění dostavby dálnice si český stát způsobil zcela sám. Od roku 1992 nedokázal totiž vykoupit pozemky pod dálnicí a tudíž posudek o vlivu stavby na životní prostředí je dnes už 24 let starý. Brusel logicky říká, že se musí to posouzení aktualizovat, tomu se nelze divit. Když někomu řeknete, že o dostavbě necelých pěti kilometrů dálnice do Hradce už jednalo za tu dobu skoro dvacet vládních ministrů dopravy, tak si myslí, že si děláte legraci. Bohužel, je to realita se všemi svými důsledky. Všem řidičům bych přál, aby se to co nejrychleji vyřešilo a dálnice se mohla úspěšně dokončit a pokračovat dál směrem na Jaroměř a do Polska.

Michaela Hartigová, basketbalistka Hradce:

Spekulace o dostavbě či nedostavbě dálnice bude asi věčné téma. Už mi ani nepřijde, že by mělo něco být jinak... Vzhledem k tomu, že už stavba dálnice nějaký ten pátek trvá, tak už se to oddálení asi vydržet dá. I když vyhlídka horizontu čtyř let není nijak příjemná... Ale s tím se stejně bohužel nic nenadělá. Takže nezbyvá než mít řidičskou trpělivost a třeba se někdy dočkáme.

Pavel Svoboda, ředitel speciálních škol:

Prodloužení dálnice bych uvítal. Tímto směrem jezdím často na hory a silnice na Jaroměř je opravdu horor. Pomalá a nebezpečná. Doufejme, že česká delegace vyjedná v Bruselu výjimku. O dalším zpoždění už asi nikdo nechce ani slyšet.

Jiří Vlček, exšéf okresního úřadu:

V budování dálniční sítě v minulých desetiletích náš stát zaspal. Tyto investice měly být prvořadé! Ještě navíc zdržely výstavbu majetkové spory i nevhodné současné zásahy úředníků. Z dnešního pohledu ale vidím jako přednostní co nejdříve dobudovat napojení dálnice D11 z Opatovic na silnici R35 vedoucí do Litomyše a na Moravu. Absence této stavby může za projíždění těžké dopravy Hradcem a kolony kamionů na okruhu před „kruháčem“ na Brněnské.

https://hradecky.denik.cz/nazory_region/d11-hrozi-ze-se-jeji-dostavba-opet-zastavi-az-na-ctyri-roky-co-vy-na-to-20160207.html

Hradecký deník

11.3.2016

Papírová válka ohrožuje dálnice a obchvaty

Východní Čechy - Česku hrozí, že zaplatí za pomalou přípravu nových dálnic a obchvatů. Brusel požaduje nové posudky jejich vlivu na životní prostředí. To stavby zdrží o další dva roky.

Kvůli papírové válce, jak ji označil pardubický hejtman Martin Netolický, hrozí další zdržení plánovaných obchvatů měst a dálnic. Jsou totiž připravovány už tak dlouho, aniž by se i po více než dvaceti letech konečně rýplo do země, že na ně Evropská komise vyžaduje nové zpracování posudků vlivu na životní prostředí (tzv. EIA). A to podle nových, přísnějších parametrů.

Například dokončení obchvatu Chrudimě, Svitav či výstavbu dálnic R35 a D11 z Hradce na Vysoké Mýto, resp. Trutnov to tak může pozdržet o další minimálně dva roky.

„Už jsme byli osloveni premiérem Sobotkou, zda jsme připraveni na případný přesun financí, které byly alokovány na zmíněné klíčové stavby dálnic a obchvatů, například do Integrovaného operačního programu. Z něj by následně byly využity na rekonstrukce silnic nižších tříd, tedy 'dvojek' a 'trojek',“ uvedl hejtman Netolický.

„Považuji za katastrofu, že bude znovu odložena výstavba těchto potřebných hlavních tahů, a to především kvůli papírové válce,“ dodal.

Príslib většího čerpání evropských dotací na rekonstrukce stávajících okresek by hejtmanství vítala, kdyby to nebylo na úkor staveb silnic nových. Ty jsou totiž potřeba nejvíce.

Ohrožené stavby

Dálnice:

- D11 Hradec Králové – Jaroměř
- R35 Opatovice nad Labem – Ostrov u Vysokého Mýta

Obchvaty:

- obchvat Chrudimě II. etapa
- obchvat Svitav
- obchvat Náchoda naopak podle starosty města Jana Birkeho ohrožen není.

U teprve projektovaných staveb (například přivaděče k R35) budou posudky vypracovány už podle nové legislativy.

Zácpami kvůli chybějícím obchvatům a autostrádám trpí Náchod, Jaroměř, Nová Paka, Chrudim a především pak města na trase stávající „pětatřicítka“ – Vysoké Mýto či Litomyšl. Kvůli hrozbě nových posudků EIA mohou být zdrženy i plánované severovýchodní a jihovýchodní obchvaty Pardubic.

Nadějí je snaha českých úřadů přemluvit Brusel, aby u starých posudků EIA stačilo jen dodělat aktuální dodatky. Tímto zrychleným procesem by podle ministra životního prostředí Richarda Brabce mohlo projít avšak jen deset či patnáct z celkem 64, podle pesimistických informací ale až stovky ohrožených staveb v celém Česku. Které budou ty vyvolené, bude známo na konci března.

Zatímco dříve měly posudky EIA podle zákona z roku 1992 pár stran, dnes podle nové legislativy jsou jich stovky.

Na vině hrozby oddálení staveb potřebných silnic jsou ale i čeští poslanci, kteří se schválením nových a EU vyžádaných pravidel EIA několik let meškali.

„Pro Evropskou komisi je to nepříjemná a upřímně řečeno dost nepochopitelná situace: Jak je možné, že Česko má desítky velkých dopravních projektů, které připravuje 17 nebo 20 let a nekoplo se do země. A v řadě projektů není po 17 letech ani územní rozhodnutí," podotkl Brabec.

<https://hradecky.denik.cz/z-regionu/papirova-valka-ohrozuje-dalnice-a-obchvaty-20160311.html>

Hradecký deník

24.3.2016

Hejtman přijel s nepořízenou, stavby obchvatů a dálnic se odkládají

Východní Čechy, Pardubicko - S nijak dobrými zprávami se vrátil z jednání Asociace krajů s ministrem dopravy Danem Ťokem pardubický hejtman Martin Netolický.

„Odložení klíčových dopravních staveb, jako dálnice R35 nebo řady obchvatů je bohužel opět o něco pravděpodobnější. Ministerstvo dopravy totiž u nich požaduje nové posudky vlivu na životní prostředí (EIA)," řekl Netolický.

Ministr Ťok hejtmány ubezpečil, že i přes chybějící posudky nebude ohroženo čerpání evropských peněz na dopravní investice a nehrozí tak jejich navrácení do Bruselu. Do krajů tak ještě letos půjdou tři miliardy z bruselských fondů na opravy silnic II. a III. tříd, které původně byly určeny pro klíčové stavby celorepublikového významu - právě dálnice a obchvaty. Jejich příprava stojí kvůli zpřísněným požadavkům Bruselu na již dávno prošlé posudky EIA. Jen Pardubický kraj získá 200 milionů korun.

„Pro náš kraj žádost o nové posudky znamená pravděpodobně opětovné odložení realizace silnice D35. Původní slib ministra dopravy, že stavba v prvních úsecích z Opatovic k Vysokému Mýtu začne nejspíše počátkem roku 2017, tak zřejmě nebude dodržen, a to jen kvůli papírové válce," dodal hejtman.

Ohrožena jen kvůli posudkům EIA nejen dálnice D35 z Opatovic nad Labem na Vysoké Mýto a Olomouc, ale i pokračování D11 z Hradce Králové na Jaroměř, obchvat Svitav či dokončení obchvatu Chrudimě. Vyhráno však nemají ani obchvaty Pardubic. Jasněji bude až na konci měsíce.

<https://hradecky.denik.cz/z-regionu/hejtman-prijel-s-neporizenou-stavby-obchvatu-a-dalnic-se-odkladaji-20160324.html>

Hradecký deník

18.5.2016

Stavba D11 do Jaroměře by mohla začít na konci roku 2017

Královéhradecko - Stavba úseku dálnice D11 z Hradce Králové směrem k polské hranici má být zahájena na přelomu roku 2017-2018.

Po své úterní schůzce se zástupci Ředitelství silnic a dálnic v Jičíně to řekl premiér Bohuslav Sobotka. Podle premiéra se aktuálně připravují úseky dálnice Hradec Králové – Smiřice a Smiřice – Jaroměř.

Stavba prvního úseku je však předmětem jednání v Bruselu, neboť studie vlivu stavby na životní prostředí EIA byla provedena podle zákona, který platil před vstupem republiky do Evropské unie.

ŘSD původně předpokládalo, že úsek z Hradce do Smiřic by se mohl začít stavět už na konci letošního roku.

Sobotka chce předložit návrh zákona, který umožní stavět 11 klíčových infrastrukturních staveb bez opakování procesu EIA. Mezi 11 prioritních staveb je zahrnut i úsek z Hradce do Smiřic a úseky R35 Opatovice nad Labem a Ostrov.

„Pokud jde o úsek Jaroměř – Smiřice, zde je šance na získání stavebního povolení. Byla také urychlena příprava hraničního úseku Trutnov – státní hranice s Polskem, kde se chystají podklady k vydání územního rozhodnutí," řekl premiér novinářům.

Uvedl také, že vládě bude předložen materiál řešící archeologický výzkum v úsecích Hradec Králové – Smiřice – Jaroměř.

Premiér dodal, že bylo vydáno územní rozhodnutí pro obchvat Náchoda. Námitky, které proti němu byly podány, řeší krajský úřad.

Opoledne Bohuslav Sobotka zavítal do Hradce Králové, kde mimo jiné debatoval se studenty.

<https://hradecky.denik.cz/z-regionu/stavba-d11-do-jaromere-by-mohla-zacit-na-konci-roku-2017-20160518.html>

Hradecký deník

16.8.2016

Do Hradce zavítali hned dva ministři

Hradec Králové - Ministr dopravy Dan Ťok přijel s kolegyní z ministerstva pro místní rozvoj Karlou Šlechtovou podpořit kolegy z hnutí ANO před krajskými volbami.

Prioritou pro hnutí ANO je v krajských volbách doprava. „Zrychlíme výstavbu D11 a R35. Pan ministr to se mnou nebude mít jednoduché. Chceme, aby se pracovalo 24 hodin denně, 7 dní v týdnu a 365 dní ročně," řekla kandidátka na hejtmána a náměstkyně ministryně pro místní rozvoj Klára Dostálová. Práce v noci ale podle ministra dopravy Dana Ťoka naráží na nesouhlas obcí kolem, které nechtějí být rušeny. Tvrdé vyjednávání také ministra čeká v Kocbeřích.

„Jsme schopni udělat ústupky a udělat protihluková opatření, trasu ale vést jinudy nemůžeme," dodal Ťok, který s kolegyní z ministerstva pro místní rozvoj Karlou Šlechtovou přijel podpořit kolegy z hnutí ANO před krajskými volbami.

https://hradecky.denik.cz/zpravy_region/do-hradce-zavitali-hned-dva-ministri-20160816.html

Hradecký deník

15.9.2016

Dotace: Nejvíce peněz šlo na opravu silnic

Hradec Králové - Celkem 32 miliard korun získaly od roku 2007 z evropských dotací organizace v Královéhradeckém kraji.

Na projekty Královéhradeckého kraje a jeho příspěvkových organizací šlo pět miliard korun, uvedl Michal Friček z tiskového odboru kraje.

Nejvíce peněz poskytl Regionální operační program (ROP) Severovýchod, který rozděloval evropské dotace pro území Královéhradeckého, Libereckého a Pardubického kraje. Z jím poskytnutých 16,9 miliardy korun šlo do hradeckého kraje více než 6,5 miliardy korun, z toho na vlastní krajské projekty 2,5 miliardy.

„Nejvíce peněz získal kraj na opravu silnic druhých a třetích tříd, celé dvě miliardy,“ řekl hejtman Lubomír Franc. Evropské dotace podle něj pomohly na mnoha místech kraje. Vznikl archeopark ve Všestarech, dostavělo se Dětské centrum ve Dvoře Králové nad Labem, zmodernizovalo se přístrojové vybavení krajských nemocnic a záchranná služba získala nové sanitní vozy.

Planetárium i galerie

„V Hradci Králové mohu zmínit třeba digitální planetárium, Galerii moderního umění, bývalý ústav hluchoněmých nebo Gymnázium J. K. Tyla,“ dodal hejtman.

Další dotační programy byly zaměřené na životní prostředí, podnikání, dopravu, vzdělávání či přeshraniční spolupráci s Polskem.

Samotný Královéhradecký kraj uskutečnil celkem 157 projektů za 3,9 miliardy korun, jím zřizované organizace realizovaly dalších 311 projektů za 1,1 miliardy.

Deset největších projektů podle dotací

Silnice R35 Hradec Králové - Opatovice	708,2 mil. Kč
Ovocnářský výzkumný institut Holovousy	481,7 mil. Kč
Vzdělávejte se pro růst! (pracovní příležitosti)	462,1 mil. Kč
Silnice I/14 Vamberk, jižní přeložka, 3. stavba	404,9 mil. Kč
Kuks - Granátové jablko	374,1 mil. Kč
Modernizace žel. trati Jaroměř - Stará Paka	289,1 mil. Kč
Výukové a výzkumné centrum UK v H. Králové	256,4 mil. Kč
Služby sociální prevence	229,9 mil. Kč
Rekonstrukce lanové dráhy na Sněžku	215,4 mil. Kč
Revitalizace kláštera Broumov	206,1 mil. Kč

<https://hradecky.denik.cz/z-regionu/dotace-nejvice-penez-slo-na-opravu-silnic-20160915.html>

Hradecký deník

3.10.2016

Berdychová: Každý politik by měl zastávat jen jednu funkci

Ta byla minulý týden hostem on-line rozhovoru. Přinášíme vám nejzajímavější otázky a odpovědi.

Co je pro Vás největším zklamáním krajské vlády za poslední volební období? Co naopak uznáte za úspěch?

Největším zklamáním je, že si krajská vláda neuměla určit jasný cíl a směr přijmout skutečnou koncepci ve zdravotnictví a školství, která je nezbytná k tomu, abychom věděli, na co a jak prostředky využít a kam je nejlépe investovat. Hodně problémů nechávala takzvaně „vyhnít“. Bála se rozhodnout. Za určitý úspěch lze považovat snad jen to, že částečně začala opravovat naše hrozná komunikace. ^[1] v těchto opravách nevidím koncepci. Tragédií jsou samozřejmě tendry: veřejná doprava, náhodská nemocnice.

Náhodská nemocnice je teď o výběrových řízeních - co vy víte o výběrových řízeních? Nic.

Slovo „NIC“ neberu. Patnácti let jsem dělala starostku a řadu výběrových řízení jsem musela realizovat. Do obce s daňovými příjmy přibližně 3,5 milionu se mi podařilo na dotacích získat téměř 100 milionů, výběrovým řízením se tak nevyhnete. Jako poslankyně jsem ve výboru pro veřejnou správu a regionální rozvoj musela detailně projednávat a seznámit se s novým zákonem o zadávání veřejných zakázek. Co třeba nevím, je, jak přesně vypadá tendr na náhodskou nemocnici. Nebyla jsem ve vedení kraje a jako opoziční zastupitelka jsem detailní informace k dispozici neměla a nemám. U náhodské nemocnice vidím problém už při zadání projektu Centrem evropského projektování a na začátku tendru.

Kdy bude konečně vyřešena R35 kolem Českého ráje? ^[1] V jakém stavu je nyní?

R35 od Hradce Králové zatím není ani ve střednědobém výhledu, jak tvrdí naši političtí konkurenti. Do střednědobého výhledu se dostávají stavby, které jsou projekčně a majetkově dostatečně připravené k realizaci. Územní rozhodnutí má zatím úsek Hradec Králové – Hořice, pracuje se také na úseku do Úlibic. U R35 se předpokládá severní varianta, která je i v územních plánech obcí. V celém úseku zatím nejsou vykoupeny žádné pozemky. Jako poslankyně se snažím o spolupráci s RSD i SFDI, aby se práce pohnuly kupředu. R35 musí na rozdíl od D11 projít novým procesem EIA, což je posudek vlivu na životní prostředí. Zahájení vlastní stavby je předpokládáno nejdříve po roce 2020.

Připadáte si chytře - pobírat plat starosty a poslance zároveň?

Po zvolení poslankyní jsem se vzdala odměny starostky. Chtěla jsem se vzdát i funkce starosty, ale v Holovousích ji po mně nikdo nechtěl převzít. Rok jsem tak pobírala pouze poslancekou odměnu. V komunálních volbách 2014 jsem ^[1] post starostky už neusilovala. Podle mě nejdou tyto dvě funkce skloubit. Jako starostka musím s lidmi ^[1] v obci být, znát jejich starosti a rychle je řešit. Každý politik by měl zastávat jen jednu funkci, aby ji vykonával dobře.

https://hradecky.denik.cz/nazory_region/berdychova-kazdy-politik-by-mel-zastavat-jen-jednu-funkci-20161003.html

Hradecký deník

13.12.2016

Nových úseků obchvatů a dálnic se Východočeši letos nedočkali

Východní Čechy /TÉMA DENÍKU/ - Uvolnění největších dopravních špuntů v kraji nastane až příští rok.

Letos se řidiči z nových silnic a dálnic v našem regionu moc radovat nemohli.

Dostavba zbývajících tří kilometrů D11 do Hradce Králové bude hotová až příští rok a s dálnicí R35 se kromě výkupů pozemků na první části trasy z Opatovic k Vysokému Mýtu letos také nijak nepohnulo; před rokem dokončené třetí patro obří opatovické estakády nad „hradubickou“ silnicí tak zůstalo uzavřené.

Dvou menších úlev se ale šoféři na hlavních silnicích v kraji přece jen dočkali.

V Náchodě byl před dvěma týdny po půlročních dopravních útrapách zprovozněn po rozsáhlých opravách hlavní průtah městem, který je vytiženou českou výpadovkou do Polska. Kamiony musely během stavebních prací podstupovat 40kilometrovou objížďku přes Trutnov. Stavbaři opravili úseky mezi kruhovým objezdem Slávie a kruhovým objezdem Čedok a navazující úsek po firmu Ametek.

Příští rok bude opravena druhá část průtahu blíže hraničnímu přechodu, celkové náklady dosáhnou 130 milionů korun.

Mnohem větší dárek východočeským řidičům se teprve chystá, a to v Pardubicích, a bude takřikajíc vánoční. Silničáři chtějí, pokud to mrazy dovolí, příští týden zprovoznit budovaný 500 metrů dlouhý, ale klíčový dvoupruh vedoucí podél stávajícího průtahu od Parama směrem na Hradec Králové. Na něj by byla převedena doprava ze staré cesty, odpadla by tím i provizorní „šikana“ na přemostění železniční tratě a s ní i dnešní údesné kolony.

„Chceme to stihnout do Vánoc, snad se nám to i podaří. Zbývá nám položit poslední asfaltovou vrstvu, nevím, zda nám to teploty dovolí,“ uvedl včera ředitel pardubické pobočky Ředitelství silnic a dálnic Bohumil Vebr.

Poté se silničáři pustí do rekonstrukce původní silnice, kompletní čtyřpruh pak bude otevřen příští rok. Už v září nahradila semafony u Parama velká kruhová křižovatka, která povozu také částečně pomohla.

Na ostatních státovkách probíhaly spíše jen dílčí opravy. V létě řidiče potrápila rekonstrukce „pětatřicítky“ v Úlibicích na Jičínku, s omezeními se museli potýkat i na stejné silnici u Hradce u křižovatky ČKD.

Řidiči jedoucí po „sedmatřicítce“ z Pardubic do Chrudimi mohou nově využívat druhý sjezd do města u Medlešic a na stejné silnici si od listopadu užívají nového asfaltového povrchu mezi Slatiňany a Nasavrky.

Letos opraveno. Kde už se svezete po novém

Česká republika/ Východní Čechy - Projekt okolím Brna na podzim loňského roku znamenal zažít „řidičský očištěc“.

Nešťastně načasovaná souhra oprav dálnic D1, D2, R52 na Vídeň a silnice do Svitav způsobovala v okolí jihomoravské metropole mnohahodinové zácpy a doteď slouží jako varovný příklad, jak „to nedělat“.

Letos to silničáři zvládli lépe, byť dílčí kolapsy (hlavně na D5 kolem Berouna) se řidičům nevyhnuly.

Ředitelství silnic a dálnic (ŘSD), které se stará o všechny autostrády a silnice I. třídy, začalo proti chaotickým uzavírkám bojovat pomocí takzvaného Geoportálu. Jde o nový web, do kterého od letoška ŘSD, kraje i obce zapisují plánované stavby a rekonstrukce. Už dopředu tak všechny strany vidí, že by mohl vzniknout dopravní špunt.

„Komunikace se výrazně zlepšila. Jak samosprávy, tak krajské podniky ŘSD zapisují opravdu poctivě, sluší se jim za to poděkovat,“ chválí si Jan Rýdl z ŘSD.

Letošní „nadílka“ silničářů přitom byla poměrně značná. Minimálně pokud jde o rekonstrukce hlavních tahů. Do provozu ŘSD předalo několik desítek nových úseků autostrád a „jedniček“. Jen na opravu a údržbu dálnic šlo 9,6 miliardy korun, příští rok to bude obdobné.

Celkový rozpočet (včetně nových staveb) byl pro letošek skoro 38 miliard korun, příští rok to bude přes 45 miliard korun.

Největší letošní „dáreček“ na řidiče teprve čeká. V sobotu 17. prosince bude otevřen poslední úsek dálnice D8 a Česká republika získá druhou autostrádu do Německa. Dvanáctikilometrový úsek dálnice zdržel sesuv půdy u Dobkoviček, ke kterému došlo v roce 2013. Dodnes mají někteří geologové pochyby o stabilitě podloží nové dálnice. ŘSD i ministerstvo dopravy ale jakékoliv pochyby odmítá. Okolí autostrády budou neustále monitorovat sondy, některá čidla jsou přímo v tělesu dálnice. „I kdyby v budoucnu byla nějaká dopravní omezení, je vůči řidičům fěrově dálnici otevřít, pokud je bezpečná a může jim už nyní sloužit,“ prohlásil ministr dopravy Dan Ťok (za ANO).

Pokud jde o rekonstrukce stávajících silnic, mediálně nejdůležitější je samozřejmě oprava D1. Ta je rozdělena do 21 úseků a měla by skončit v roce 2020. Šest úseků už je opravených, na dalších čtyřech je nyní zimní přestávka (nestaví se mimo jiné kvůli tomu, že na zúžené úseky nemají silničáři správné radlice, kterými by protáhli sněh).

Opravdový křest ohněm ale D1 zažije v příštím roce, kdy by se v jeden čas mohlo opravovat až devět úseků. Záleží na tom, jak dopadnou veřejné soutěže na zhotovitele.

Jak podotýká Rýdl, silničáři letos přitvrdili při stavebním dozoru a reklamaci. „Jakékoliv pochybnosti řešíme na místě a stavbu odmítneme převzít, a to i za cenu zpoždění. Stalo se to třeba na D1, kdy jsme úsek mezi Ostrovačicemi a Kývalkou nepřevzali kvůli nedodělkům, otevření se tak opozdilo o pět dní,“ popisuje Rýdl. „Naštěstí se zdá, že to ten vyšší tlak pochopily i stavební firmy a samy v tendrech nabízejí rovnou desetiletou záruku na provedenou opravu,“ zdůrazňuje Rýdl. Zákon přitom požaduje poloviční dobu.

Dávkou trpělivosti by se pro příští rok měli obrnit všichni řidiči, kteří míří do Prahy po D5. Začne tam rekonstrukce mezi nultým až 5. kilometrem, včetně připojení na Pražský okruh.

<https://hradecky.denik.cz/z-regionu/novych-useku-obchvatu-a-dalnic-se-vychodoces-letos-nedockali-20161213.html>

Hradecký deník

2.3.2017

Slibem neurazíš! Krajským volbám chyběli už jen pečení holubi

Východní Čechy - Krajským volbám chyběla krajská témata. Takže předcházející kampaň byla gulášem proklamací. Po říjnové módní přehlídce předvolebních slibů (krajské volby) se blíží další (podzimní parlamentní volby). Show proklamací, které mají s realitou máloco společného. Sliby sociálních jistot a zárných zítřků. Jenom ty pečené holuby do úst nám nikdo z krajských politiků v říjnu neslibil. Asi si uvědomili, že na takový špek by lidé přece jen neskočili. Přitom to říkal už Benjamin Franklin: Jedinými jistotami jsou daně a smrt. Marně. Voliči jsou i dvě století poté nepoučitelní stejně jako před podomními obchodníky.

Před krajskými volbami, kterým chybělo jasné skutečně krajské téma, tak kandidáti zkoušeli tři osvědčené strategie:

- 1) Slibovali věci, na které kraje mají pramalý vliv.
- 2) Chlubili se úspěchy, na kterých se kraje podílejí ještě méně, případně vůbec.
- 3) Lákali voliče na varování před imaginárními hrozbami.

V prvním případě se politici v Pardubickém kraji před volbami předháněli například ve slibech rychlé dostavby dálnice R35, v hradeckém kraji pak D11. Co na tom, že se jedná o státní investice, na které kraje mají jen malé páky...

Co se týče druhé strategie, dosluhující (a ve volbách převážně úspěšné) krajské koalice se chlubily klesající, historicky nízkou nezaměstnaností a rozvíjející se ekonomikou. Měly štěstí, že volby přišly v době, kdy hospodářský cyklus, jenž je takřka nezávislý na centrálních, natož pak krajských vládách, se blížil svému vrcholu. Mnozí voliči tak jejich „zásluhám“ uvěřili.

A za třetí: Třeba v Pardubickém kraji nejmenovaná velká strana varovala před „privatizací zdravotnictví a krajských nemocnic“. Ve svém letáku dodala, že nedovolí hazardovat s lidským zdravím s tím, že „jen kraje“ pod vedením této strany „udrží kvalitní a dostupnou zdravotní péči“.

Uff. Už jsem se lekl, že někdo hrozí prodat krajské nemocnice nějakému soukromníkovvi. Přitom žádný takový plán konkurenční strany neměly.

Krajským volbám už tradičně totiž chybí jasná, krajská témata, jejichž řešení jsou skutečně v rukou vedení hejtmanství. Takže kampaně bývají o celostátních problémech a volby samotné pak neoficiálním průzkumem před parlamentními volbami.

S vlastními úspěchy krajů to totiž bývá často na pováženou. Třeba hradecký kraj za celé čtyři roky nedokázal dovést do úspěšné realizace slibovanou modernizaci náchodské nemocnice, ačkoliv byla prioritou celého čtyřletého funkčního období.

<https://hradecky.denik.cz/z-regionu/slibem-neurazis-krajskym-volbam-chybeli-uz-jen-peceni-holubi-20170302.html>

Jablonecký deník

28.4.2017

Neschopnost ministrů dopravy zbrzdila výstavbu silnic v kraji o roky

Liberecký kraj - /HLASUJTE/ Stavba silnic v kraji vážne. Nejvíce je to znát na Českolipsku, které čeká na obchvat, a také u spojení mezi Libercem a Hradcem Králové, které se vleče už celé roky.

Ž před dvěma lety se starostové z celého Českolipska rozhodli společně tlačit na vládu i zákonodárce, aby začali řešit kritickou dopravní situaci na Českolipsku.

Spojení Českolipska na Děčín je obrovský problém zvláště v zimě.

SILNICE SMRTI

Problematická je i přetížená silnice I/9 mezi Novým Borem a Českou Lípou. Silnice Nový Bor Česká Lípa je některými řidiči dokonce označována za silnici smrti."

Na dokončení obchvatu České Lípy, který by dopravě výrazně ulevil, a o kterém starostové dotčených obcí a měst za podpory kraje jednali, se díky liknavosti a nečinnosti všech dosavadních ministrů dopravy, kteří se na postu střídají jako na orloji, bohužel stále jen čeká. „Pokud česká vláda podporuje miliardami korun infrastrukturu nutnou pro škodovku a její další investice, tak myslím, že musíme najít stejnou cestu, aby vláda podpořila investice i pro dodavatele škodovky, kterých je v regionu celá řada," zdůraznil už před dvěma lety v Českém rozhlasu hejtman Libereckého kraje Martin Půta.

SILNICE PŘES ČESKÝ RÁJ? STÁLE NENÍ NA OBZORU

Patová situace trvá i nadále při výstavbě rychlostní silnice R 35 přes Český ráj, který by měl zrychlit dopravu mezi Libercem a Hradcem Králové.

„Situace se bohužel za dva roky nikam neposunula," uvedl včera. V tomto případě nemá Černého Petra v rukou jen ministerstvo dopravy, ale i dotčené obce, které se brání, aby úsek vedl navrhovanou trasou. Kritická je zejména situace kolem Rovenska.

ANKETA: BRÁNILA RYCHLEJŠÍ VÝSTAVBĚ DÁLNIC HLAVNĚ PROJEKTOVÁ NEPŘIPRAVENOST?

Peníze jsou spíše až na druhém místě. Důvod, proč se v Česku staví málo dálnic, je jinde. Ve špatné přípravě projektů, výkupu pozemků, složitém územním plánování a množství odvolání. Myslí si to těsná většina lidí, která tentokrát odpovídala v Panelu Deníku. Že se v Česku příprava podceňovala, nicméně kritizoval i stávající ministr Dan Ťok. Loni poslal na přípravu nových staveb rekordní sumu 2,1 miliardy korun, meziročně o 300 milionů korun více. Jedním dechem ale Ťok dodává, že v realu to bude vidět (na zprovozněných silnicích) nejdříve za pět let. Stavby silnic jsou u nás během dlouhou trať. Takže těžit z toho bude nejspíše až Ťokův nástupce. Vládě se nepovedlo prosadit zákon o líniových dopravních stavbách, dílčí úlevu přinese schvalovaná novela stavebního zákona.

Michael Canov, senátor, Chrastava

Také. Další a možná hlavní příčinou však byl stav našeho zákonodárství, který umožňoval a zčásti nadále umožňuje úspěšně léta blokovat jakoukoli takovouto výstavbu.

Martin Půta, hejtman LK, Hrádek n. N.

Ano, jednoznačně. Nejhorší období bylo ale za ministra dopravy Bárty, kdy se přestalo projektovat, a který stopnul dokonce už i započaté projekty. Tím se výstavba silnic v kraji zdržela nejméně o dva až tři roky. Šlo mimo jiné o to, že skončila platnost studií vlivu staveb na životní prostředí, tzv. EIA, takže se musely vypracovávat nové. Nejvýrazněji to je i znát na obchvatu České Lípy a plánovaném úseku silnice R35 přes Český ráj.

Josef Březina, Jablonec nad Nisou, vedoucí A mužstva HC Vlciskar

Ne, spíše liknavost úřadů. Řada jiných zájmů a snaha „něco na tom trhnout“, od lidí, kteří mohli ovlivnit např. to, kudy dálnice půjde. Některé projekty zde byly už od Hitlera, další z 80 let, ale vše se vymýšlí znova. A vlastní tempo výstavby, to je kapitola sama pro sebe.

<https://jablonecky.denik.cz/z-regionu/neschopnost-ministru-dopravy-zbrzdila-vystavbu-silnic-v-kraji-o-roky-20170428.html>

Hradecký deník

14.5.2017

Úlibická křižovatka zatím čeká na razítka

Královéhradecko, Úlibie - Silniční kavalerie se chystá na úlibickou kruhovou křižovatku. Zatím není jasné kdy.

„Bude to masakr,“ okomentoval chystanou rekonstrukci kruhové křižovatky na hlavním tahu z Jičína do Krkonoš a Hradce Králové jeden z místních obyvatel.

Už vloni se Ředitelství silnic a dálnic (ŘSD) pustilo do obnovy přetížené vozovky R35 v Úlibicích v délce asi třináct set metrů kvůli jejímu špatnému stavu, zejména vyjetým kolejím, deformovanému podloží a nevyhovujícímu odvodnění.

Oprava značně komplikovala dopravu ve všech směrech a skončila u paty křižovatky I/35 a I/16. Nerovnosti, vzniklé kvůli jejímu enormnímu přetížení, by měla odstranit právě plánovaná rekonstrukce.

Přesný termín stavby, která má být realizována v červnu, nám ŘSD nesdělilo. Prý čeká na vyjádření dopravního inspektorátu Policie ČR v Jičíně.

HOŘÍ TERMÍN

„Zatím nemáme závazné termíny a vydaná rozhodnutí na uzavírky. Se zahájením prací počítáme v druhé polovině června. Ke konci června započne i výstavba hlukové stěny na okraji Jičína. Ta svede řidiče na I/16 do jednoho jízdního pruhu,“ říká k investicím Miroslav Gregor z ŘSD v Hradci Králové.

Více informací nemá zatím ani Martin Duczynski z jičínského odboru dopravy, nic bližšího nám nesdělil ani krajský úřad.

Miroslav Vojtíšek z jičínského dopravního inspektorátu se ohrazuje. „Podklady mi byly předány 3. května, na vyřízení mám třicet dnů. Předat bych je chtěl ovšem už začátkem příštího týdne,“ dozvídáme se. Kdo a kde tedy zaspal, když opravovat se mělo už začátkem června?

Zjistili jsme, že náročná zakázka bude provedena za plného provozu, který budou přes den řídit pracovníci dodavatelské firmy a v noci semaforey. Doprava ve směru od Hradce Králové přes Hořice, Miletín, Lázně Bělohrad a Lužany Na Špici bude odkloněna údajně jen během jednoho víkendového dne, kdy bude kruhák zcela uzavřen. Provoz z Jičína na Novou Paku pak bude od sobotního do nedělního rána veden po náhradní vozovce, která byla vybudována vloni a nyní bude rozšířena. „Vyfrézujeme 13 centimetrů a položíme nový asfaltový povrch ve dvou vrstvách. Při provozu to bude náročné,“ říká Ladislav Grof, odpovědný za dopravní opatření.

Ani on zatím nezná přesný termín realizace opravy.

<https://hradecky.denik.cz/z-regionu/ulibicka-krizovatka-zatim-ceka-na-razitka-20170512.html>

Hradecký deník

20.6.2017

Hradec stále víc dusí doprava

Hradec Králové - Dopravní zatížení silnic v krajském městě oproti minulým letům postupně narůstá.

Číslo hovoří jasně. Podle statistik ŘSD za loňský rok, kdy proběhlo rozsáhlé sčítání dopravních prostředků, jsou silnice v krajském městě stále více zatížené. Konkrétně oproti roku 2010 stoupl denní zatížení o 13 procent. Mezi pomyslné medailisty v Hradci Králové patří úsek v okolí křižovatky Mileta ve směru k soutoku, kde denně projede kolem 31 tisíc aut. Od posledního měření hustoty provozu tu došlo k růstu o čtyři procenta.

Daleko větší automobilový ruch je ovšem na nedaleké Hradubické třídě. Oproti roku 2010 se v tomto úseku zvedlo dopravní zatížení s 30 tisíci aut denně o 30 procent.

Obdobný počet aut pak denně zatěžuje úsek Gočárova okruhu v oblasti Pilnáčkovy ulice u Šimkových sadů. Tam došlo k téměř sedmiprocentnímu navýšení zatížení.

Citelný nárůst dopravy s sebou přináší různé komplikace. V Hradci Králové je nejzatíženější Gočárův okruh, který ve zmíněných úsecích a v dopravních špičkách doslova prská ve svech. „Pozorujeme, že Gočárův okruh již začíná být nedostačující,“ uvedla mluvčí hradecké policie Iva Kormošová s tím, že ke zlepšení by mohlo dojít po plánované dostavbě dálnice D11 a rychlostní komunikace R35. Plynulost jízdy na silnicích krajského města nejvíce zatěžují kamiony, protože v současné době musí veškerá kamionová doprava projíždět městem. I proto by jejich svedení mimo centrum přineslo kýženou úlevu.

Hradec stále dusí narůstající doprava. Statistiky to potvrzují

Hradecký Gočárův okruh se už roky potýká se stále větším nárůstem dopravy. Tradiční špičky nejsou jen testem odolnosti nervové soustavy řidičů, ale i dobou, kdy pravidelně dochází k dopravním nehodám či přestupkům.

„Nejčastěji jde o jízdu vozidel na červenou, dále otáčení na světelné křižovatce, přednost v jízdě, rychlost jízdy a další,“ uvedla k nejobvyklejším řidičským prohřeškům mluvčí hradecké policie Iva Kormošová s tím, že stále se opakujícími příčinami dopravních nehod, zejména na frekventovaných křižovatkách, jsou nedodržení bezpečné vzdálenosti, jízda na červenou a ohrožení při přejíždění z jednoho jízdního pruhu do druhého.

Soutok vévodí

Pohledem policie je pak místem, kde je zatížená doprava nejvíce negativně znát ve statistikách dopravních nehod, soutok. Nejvíce zatíženou komunikací je zde ulice Sokolská, respektive most u soutoku v směru od Hradecké k Rašínově ulici. „Nejčastější příčinou dopravních nehod je zde nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem,“ dodala Kormošová.

Situaci zkomplikuje „tradiční“ oprava

Mezi další vytížená místa patří i výpadek na Jičín, kterou charakterizují i občasně zácpy až ke křižovatce s ulicí Akademie Bedrny. Od prvního července navíc dojde ke stavebním opravám mostu, po kterém exponovaná komunikace vede. Začátek prázdnin tak vnese dílčí problémy do beztak již komplikované hradecké dopravní situace.

https://hradecky.denik.cz/zpravy_region/hradec-stale-vic-dusi-doprava-20170620.html

Hradecký deník

12.2.2018

Rok řidiče: 15 hodin v zácpách

Hradec Králové - Řidiči v Praze stráví za rok v kolonách jeden den. Hradečtí řidiči „jen“ 15 hodin.

Pokud jede člověk na dovolenou autem, počítá s tím, že za volantem nějakou tu hodinu stráví. Například cesta z Hradce Králové do Čechy oblíbené chorvatské riviéry Dubrovnik trvá průměrnému řidiči patnáct hodin. Když se pak vrátí do východočeské metropole v době dopravní špičky a vidí před sebou kolonu, mnohdy utrousí: „To je zas na půl dne.“

Podle americké společnosti Intrix, která se celosvětově zabývá studováním dopravních zácp, rozhodně není daleko od pravdy. Průměrně totiž řidič v Hradci Králové za rok stráví ve zdejších zácpách tolik času, jako by jel zpět na dovolenou do Dubrovniku – tedy 15 hodin. V celorepublikovém žebříčku jej to řadí na čtvrté místo těsně před řidiči ze sousedních Pardubic. Ti v dopravní zácpě stráví „jen“ 14 hodin. Českému pořadí vévodí Praha, kde si šoféři z celého roku odpočítají jeden den (celosvětově je na tom „nejlépe“ Los Angeles se 102 hodinami).

Největším problémem v Hradci Králové je Gočárův okruh. V době svého vzniku byl rozhodně nadčasový, ale ani vizionář Gočár jistě nepočítal s tím, že jen v okolí hradecké fakultní nemocnice projede denně 31 tisíc aut. Z toho 4 tisíce kamionů. Americká studie příliš nepřekvapila primátora Hradce Králové Zdeňka Finka. I on poukázal na to, že budoucnost lepšího pohybu ve městě tkví i v dlouhodobě připravovaných, ale zatím nerealizovaných, stavbách.

„Příčina stavu je především na straně státu, který žene tranzitní dopravu městem, kde se kříží D11 s několika silnicemi první třídy. Bez dostavby severní tangenty a jižního propojení R35 se situace v Hradci Králové nezmění,“ míní primátor.

Největším problémem je v Hradci Králové Gočárův okruh. V době svého vzniku byl rozhodně nadčasový, ale ani Gočár vizionář jistě nepočítal s tím.

Faktorů, které Hradec Králové posouvají na nelichotivou čtvrtou příčku před daleko větší městské aglomerace jako Ostrava či Plzeň, je několik. Zásadní pro snížení tranzitní dopravy je dostavba velkých silničních tepen. Rychlost výstavby však dlouhodobě pokulhává za neustálým nárůstem aut v centru či okolí krajského města.

Úlevu má přinést D35

Mezi klíčovými stavbami, jež by dopravní situaci odlehčily, je často na prvním místě skloňovaná výstavba dálnice D35. Ta by svedla podstatnou část dopravy mířících z ostatních koutů republiky dál na Moravu, respektive Ostravu či Olomouc. Úlevu by podle expertů pocítila především Hradubická třída a okolí fakultní nemocnice, tedy dopravními zácpami nejvíce zasažené části Hradce.

Podle Ředitelství silnic a dálnic je začátek výstavby úseku mezi Opatovicemi nad Labem a Časy této budoucí druhé nejdelší dopravní tepny na spadnutí. Stavební stroje by se mohly pustit do výstavby bezmála 13 kilometrového úseku D35 již v tomto roce. V současnosti řeší ŘSD výběr firmy, která stavbu provede. „Teoreticky by se mohlo začít stavět ještě letos. Na pořadu dne je teď výběrové řízení na zhotovitele,“ uvedl tiskový mluvčí ŘSD Jan Studecký. Výstavba dílčího úseku má pak podle plánů trvat nejméně čtyři roky. Rychlostráda by se tak měla protáhnout za několik let až k Vysokému Mýtu. Po dostavbě bude D35 zásadní tranzitní spojnici mezi Královéhradeckým krajem a Moravou. Končit bude u Lipníku nad Bečvou.

Čeklá se i na ostatní dopravní tepny

Druhou podstatnou tepnou, která by se podle expertů měla podepsat pod snížením dopravy v Hradci Králové, je dálnice D11. Na sklonku loňského léta se tato dálnice přiblížila až k branám krajského města. Podstatná ale bude její další výstavba ve směru na Polsko. Podle plánů ministerstva dopravy a ŘSD se mělo s výstavbou úseků mezi Hradcem Králové, Smiřicemi a Jaroměří začít již v tomto roce. Pro osud stavby samotné však bude důležité, jak ministerstvo vyřeší několik podaných odvolání, respektive rozkladů, ať už zástupci ekologického spolu či soukromých vlastníků. V budoucnu pak D11 má být lapačem především kamionové dopravy směřujících do České republiky z Polska.

Dostavba obou dálnic, které na sebe mají navzájem navazovat, bude hrát pro zlepšení dopravní situace v Hradci Králové zásadní roli.

Z velkých silničních staveb stále krajské město vyhlíží i takzvanou severní tangentu. Ta v budoucnu odlehčí městu z východní strany, kdy bude u Třebechovic navazovat na exponovanou silnici I/11, která je v současnosti hlavním tahem na Ostravu a v neposlední řadě i spojnici mezi krajským městem a kvasinskou průmyslovou zónou. Poslední zprávy však hovoří o tom, že její výstavba začne nejdříve za osm let. Pro doplnění. Podstatné zklidnění by měla do Hradce Králové vnést z jihozápadní strany takzvaná jižní spojka.

Neúnosně se plní i samotné centrum

Hradec nesužuje jen tranzitní kamionová doprava, ale i nárůst dopravy v samotném centru. Tedy tam, kam se těžké nákladňáky nedostanou. Jedním z receptů, jak se vypořádat i s tímto fenoménem, je například výstavba záchytných parkovišť na okrajích města. Nutnou podmínkou by však bylo vystavěná parkoviště propojit s městskou hromadnou dopravou. Jako dílčí způsob řešení by to uvítal například i šéf krajské dopravní policie Petr Dušek, který tuto možnost zmínil v nedávném rozhovoru pro Deník.

Ke zlepšení situace v centru města by mohl pomoci i takzvaný inteligentní dopravní systém. Ten se chystá hradecká radnice vyzkoušet na Pospíšilově třídě. Systém by měl kromě jiného pružně spolupracovat s městskou hromadnou dopravou a vyhodnocovat „inteligentně“ světelné intervaly na semaforech.

Do dopravy zasáhnou práce na silnicích

V dopravních špičkách, které se nejvíce tradičně projevují především u fakultní nemocnice či Hradubické třídě, krajské město dosahuje limitu toho, co může ještě vůbec pojmout. A právě v nejvíce exponovaných časech se negativně projeví omezení způsobená především opravami na silnicích. I v letošním roce se budou muset tradičně na tuto situaci řidiči připravit.

Na jaře například do plynulosti dopravy zasáhnou práce na takzvané Brněnské křižovatce. V místě je plánovaná částečná uzavírka. Práce se pak přesunou jen o pár stovek metrů dál ve směru na Holice, kde se začátkem léta počítá s opravou komunikace I/35. Letní měsíce pak řidičům nepřinesou žádné překvapení. Silničáři se vrhnou do tradičních oprav takzvaného průmyslového mostu přes Labe na silnici I/31. Doprava bude řízena kyvadlově.

Poloprázdná auta

Přestože s nelehkou dopravní situací v Hradci Králové je nejčastěji spojována těžká tranzitní doprava, která křížuje krajským městem ve všech směrech, a také pomalá výstavba klíčových silničních tepen, neopomenutelným fenoménem je i to, že osobní auta v ulicích města často jezdí poloprázdná. Ve většině případů v autě sedí právě jen řidič. I to je neopomenutelný faktor, který vstupuje do toho, že se Hradec Králové nechtěně umístil v rámci České republiky na jednom z předních míst žebříčku americké společnosti Inrix. Ta zaznamenává data ohledně času, který řidič stráví v pomalu pojíždějící koloně, na základě mobilních aplikací a navigací.

Kromě nepříliš povzbudivé statistiky z pohledu dopravních špuntů si krajské město vyslechlo za uplynulý rok i daleko příznivější zprávu. A to takovou, že na jeho území v roce 2017 naštěstí nedošlo k žádné smrtelné nehodě.

Kolik hodin stráví čeští řidiči za rok v zácpách:

Praha – 24
České Budějovice – 19
Brno – 17
Hradec Králové – 15
Pardubice – 14
Plzeň – 13
Liberec – 12
Olomouc – 11
Ústí nad Labem – 8
Karlovy Vary – 8
Ostrava – 7

Zdroj: *inrix.com*

https://hradecky.denik.cz/zpravy_region/rok-ridice-15-hodin-v-zacpach-20180212.html

Pardubický deník

27.8.2020

Dohoda Na Plachtě je příkladem komunikace, rozumu a vůle se dohodnout

Hradeckému zastupiteli a kandidátovi do Senátu Janu Holáskovi se podařilo na první pohled nemožné, sjednal dohodu o společném postupu ve věci přírodní památky Na Plachtě mezi místními podnikateli a ochránci životního prostředí. Kandidáta do Senátu v podzimních volbách jsme se proto zeptali, jak obtížné bylo dohodu sjednat a jak se bude celá záležitost dále vyvíjet.

<https://pr.denik.cz/doporucujeme/dohoda-je-mozna-vzdy-pokud-je-vule-se-dohodnout-a-najit-rozumnou-cestu-k-reseni-20200827.html>

Pardubický deník

15.3.2022

Řidiči i obyvatelé ucpaných měst se nemohou dočkat D35. Čekají už desítky let

/VIZUALIZACE, FOTOGALERIE/ Dálnice D35 se po etapách probouzí k životu. Do roku 2026 by měly být dostavěny i dva teprve připravované úseky z Ostrova na silnici I/17 kolem Vysokého Mýta až ke Džbánovu směrem na Litomyšl. Kvůli frekventované nynější státovce I/35 a navíc i probíhající stavbě dálnice z Časů do Ostrova obyvatelé v přilehlých obcích trápí zvýšený a někdy i nebezpečný provoz. Projedte se po chystané dálnici ve vizualizaci.

a dálnici s nadějí čekají i řidiči. „Dálnice roste velmi rychle a to je dobře. Viděl jsem, že chlapi mezi Časy, kde nyní dálnice končí, a Ostrovem dělají i v neděli. Tak to má být,“ chválil rychlost stavby Jakub z Pardubic.

Placený článek!

https://pardubicky.denik.cz/zpravy_region/ridici-i-obyvatele-ucpanych-mest-se-nemohou-dockat-d35-cekaji-uz-desitky-let-202.html

Pardubický deník

17.6.2022

U Holic začala stavba prvního dálničního přivaděče. Další je na řadě u Sezemic

/VIZUALIZACE/ K dálnici D35 bude postaveno hned několik přivaděčů. Jeden z nich vznikne i jako přeložka silnice I/36 z Pardubic kolem Sezemic do Holic. Práce na jedné části této silnice mezi Časy, kde končí hotový úsek D35, a Holicemi na staré státovce I/35 už odstartovaly. Zmizí například i nebezpečná zatáčka v Horních Ředvicích. Hotovo má být příští rok. Projedte se už nyní po chystané nové silnici z Pardubic do Holic aspoň virtuálně, ve vizualizaci.

O stavbu za 198 milionů korun se postará firma Strabag. „Tato stavba je důležitým krokem k pokračování napojení na D35, ale ještě důležitější je jako první etapa pro přivaděč z části Královéhradeckého kraje a Orlických hor,“ uvedl náměstek pardubického hejtmána zodpovědný za dopravu Michal Korytš. Investorem silnice je ale ŘSD, jedná se o státní komunikaci. Kraj má na starosti jiné přivaděče a přeložky silnic nižších tříd.

Placený článek!

https://pardubicky.denik.cz/zpravy_region/u-holic-zacala-stavba-prvniho-dalnicniho-privadece-dalsi-je-na-rade-u-sezemic-20.html

Pardubický deník

13.11.2023

Dálnici D35 stavíte půl století a není stále ani polovina, vyčetl státu NKÚ

/VIZUALIZACE VŠECH ÚSEKŮ, ANKETA/ Výstavba dálnice D35 z Čech na Moravu nabrala obrovské zpoždění. A vedle toho, že na ni řidiči roky čekají, tak se kvůli zpoždění stavba taky dost prodražuje, vyčetl státu v nejnovější analýze Nejvyšší kontrolní úřad.

Poslední úseky D35 mají být podle stále posouvaných, nejnovějších termínů hotové do roku 2030. Je to sice za pár let, ale celá výstavba nakonec přesáhne 50 let. Co myslíte vy? Bude dálnice D35 v roce 2030 skutečně hotová? Nebo se toho nedožijeme?

Hlasujte v anketě. Po všech připravovaných úsecích se zatím ale můžete projet aspoň ve videovizualizacích.

Dálnice D35 mezi Hradcem Králové a Olomoucí je jednou z nejvýznamnějších částí dálniční sítě ČR, její výstavba se ale zpožďuje a prodražuje. I když se s pracemi na ní začalo už v 70. letech minulého století, zprovozněna v celé délce má být podle předpokladů Ředitelství silnic a dálnic až v roce 2030. Celková doba výstavby 210 kilometrů dlouhé dálnice tak přesáhne 50 let.

Ve fotogalerii se můžete projet po všech připravovaných úsecích D35 aspoň ve videovizualizacích

Oddalování výstavby navíc zvedá náklady. Například šestileté zpoždění úseku dálnice mezi Opatovicemi nad Labem a Opatovcem prodraží výstavbu o 7,6 miliard korun.

Vyplývá to z výsledků kontroly Nejvyššího kontrolního úřadu u Ministerstva dopravy a ŘSD zaměřené na nakládání s prostředky státu a Evropské unie určenými na přípravu a výstavbu dálnice D35.

Jeden z aktuálních sporů o D35:

Nejvyšší kontrolní úřad se zabýval především obdobím od roku 2017 do května 2023. Podrobně prověřil postup přípravy čtrnácti úseků dálnice a zjistil skutečnosti, které významně snižují účelnost a hospodárnost vynakládání financí.

Celou zprávu Nejvyššího kontrolního úřadu najdete **ZDE**

"Kontroloři zjistili, že koncepční záměry výstavby dálnice D35 schválené vládou a harmonogramy uvedené v koncepčních a strategických materiálech se Ministerstvu dopravy nedaří dodržovat. Například podle usnesení vlády z roku 2001 měla být výstavba všech úseků zahájena nejpozději do roku 2010. Výstavba tehdy ještě rychlostní silnice R35 byla označena za vládní prioritu. Dvaadvacet let od tohoto vládního usnesení ještě nebyla zahájena výstavba 11 z celkem 21 úseků dálnice. Tyto úseky, dohromady dlouhé 108 km, byly v době ukončení naší kontroly v květnu 2023 teprve v přípravě," sdělila mluvčí Nejvyššího kontrolního úřadu Hana Kadečková.

Výstavba dálnice D35 v historii a číslech:

Tabulka!

provozněno bylo zatím 90 kilometrů dálnice D35, tedy jen 43 procent celkové plánované délky dálnice. Náklady na přípravu a výstavbu 14 kontrolovaných úseků dálnice mají dosáhnout 96,6 miliard korun. Podle kontrolorů bylo zatím vynaloženo 13,4 miliard.

U čtrnácti kontrolovaných úseků dálnice D35 trvala příprava staveb od vydání souhlasného stanoviska k posouzení vlivů na životní prostředí do získání stavebního povolení v průměru 12 let. A například u stavby Křelov–Slavonín na okraji Olomouce dlouhé pouhých 3,3 kilometru zabrala příprava 27 let.

"Hlavními příčinami zpoždění byly problémy ŘSD spojené se získáváním územních rozhodnutí a majetkoprávním vypořádáním pozemků. Šlo zejména o výkupy pozemků a zajištění podkladů pro vyvlastnění. Příčinou dlouhé doby trvání územních řízení bylo většinou to, že ŘSD předložilo stavebnímu úřadu neúplné podklady. Řízení prodlužovalo i podávání námitek a odvolání účastníků řízení," dodala Kadečková.

rodlužování přípravy staveb a oddalování výstavby však logicky zvedá náklady. Dálniční úsek mezi Opatovicemi nad Labem a Opatovcem u Svitav měl být podle původních dopravních strategií dokončený do roku 2021 s náklady 31,1 miliard korun, následně do roku 2023 s náklady 31,2 miliard. Podle aktuálních předpokladů Ředitelství silnic a dálnic bude D35 v tomto úseku dokončena nejdříve v roce 2027, tedy o šest let později a s náklady ve výši přibližně 38,7 miliard, což je o 7,6 miliard více.

Mapa výstavby D35 s termíny zprovoznění (pro větší rozlišení rozklikněte):

Dva dálniční úseky v celkové délce zhruba 35 kilometrů **mezi Opatovcem u Svitav a Mohelnicí** se mají na základě rozhodnutí vlády z minulého roku stavět formou partnerství veřejného a soukromého sektoru (tzv. PPP projekt). Ze studie proveditelnosti vyplynulo, že výstavba těchto úseků dálnice formou PPP je o 4,1 procenta výhodnější. Ovšem projekt se oproti předpokladům ministerstva opožďuje.

"Realizace PPP projektu ohrožují rizika jak na straně Ředitelství silnic a dálnic, zejména kvůli nedokončení majetkoprávní přípravy a nezajištění pravomocných stavebních povolení před uzavřením koncesionářské smlouvy, tak na straně Ministerstva dopravy, kde se komplikuje průběh zadávacího řízení na koncesionáře a vznikají prodlevy mezi jednotlivými fázemi přípravy PPP projektu," doplnila mluvčí Nejvyššího kontrolního úřadu.

Kvůli zpoždování výstavby dálnice tak na stávající silnici stále přetrvávají negativa, jako jsou průtahy městy a obcemi, vysoká intenzita dopravy, nehodovost, zatížení životního prostředí nebo prodlužování cestovního času. Naopak po dokončení by měla D35 významně uspořit čas strávený na cestách a zlepšit životní prostředí, protože nová trasa povede mimo centra měst a obcí. Především by však měla coby druhé kapacitní propojení Čech a Moravy převzít část dopravní intenzity z dálnice D1.

Výstavba dálnice D35 je pro Ministerstvo dopravy hlavní prioritou, stejně jako dalších dálnic v zemi. Na konci letošního roku bude ve výstavbě 210 kilometrů dálnic. Nadále však chybí 650 kilometrů. Šéf Ředitelství silnic a dálnic Radek Mátl věří, že hotovo by mohlo být do deseti let. Podle ministra dopravy Martina Kupky se příští rok otevře 118 kilometrů nových dálničních úseků a spustí se výstavba 93 kilometrů dálnic.

Letos ředitelství hospodaří se 65 miliardami korun, příští rok to bude až 78 miliard. K nyní rozestavěným 181 kilometrům dálnic přibudou do konce roku další úseky na D35 a D3. Do tří až pěti let budou podle Mátle dostavěny dálnice D6, D7, D35 a D11, za problematické úseky označil D3 ve Středočeském kraji, D52 a dálniční obchvat Prahy. "Věřím, že do deseti let, jak slibujeme, bude základní dálniční síť dostavěna," řekl Mátl.

https://pardubicky.denik.cz/zpravy_region/dalnici-d35-stavite-pul-stoleti-a-neni-ani-polovina-vycef-l-statu-nku-20231113.html

Pardubický deník

3.1.2024

Rok 2024 bude v Pardubickém kraji ve znamení stavby dálnice D35

/VIZUALIZACE VŠECH CHYSTANÝCH ÚSEKŮ D35/ Bagry, jeřáby a nákladáky plné kamene z Pardubického kraje jen tak nezmezí. Kraj čeká i v příštím roce stavba dálnice D35, dojde i na opravu páteřní silnice I/35 a rekonstrukce dvojek a trojek. Rozestavěná má být v příštím roce celá dálnice D35 v Pardubickém kraji, slibuje Ředitelství silnic a dálnic. Komplikace jsou však na obzoru. Projedte se po všech připravovaných úsecích D35 virtuálně už nyní ve videovizualizacích.

Dálnice D35 je prioritou současné vlády. „Letos jsme rozestavěli 22 kilometrů D35, příští rok rozestavíme dalších šest úseků. Dokončení hlavního tahu je na dohled,“ sdělil ministr dopravy Martin Kupka. Řidičům i obyvatelům kraje se však uleví teprve v roce 2029, až bude hotová celá dálnice D35 do Mohelnice.

„Ve výstavbě jsou dva úseky dálnice v Pardubickém kraji a příští rok tři, to je jasný tah na branku, abychom v celém regionu zajistili kvalitní dopravní spojení, které lidem uleví,“ dodal Kupka.

Vloni na podzim začala **stavba obchvatu Vysokého Mýta**, už letos hrábne těžká technika do země také u Litomyšle. „V současné

době stavíme dálnici v úseku mezi Janovem (*u Litomyšle - pozn. red.*) a Opatovcem (*u Svitav - pozn. red.*). Příští rok chceme rozestavět všechny úseky v kraji **kromě toho mezi Opatovcem a Starým Městem, který se bude stavět formou projektu PPP** (partnerství soukromého a privátního sektoru - Private-public partnership). Zahájit stavbu všech úseků chceme v první polovině roku 2024, tedy kromě **obchvatu Litomyšle. Ten začneme až ke konci roku**, zatím totiž nebylo vypsáno výběrové řízení na zhotovitele,“ vysvětlil šéf Ředitelství silnic a dálnic Radek Mátl. Odhadovaná cena obchvatu je 2,24 miliardy korun.

ŘSD ale už vybralo firmu na zemní práce pro záchranný archeologický výzkum, provede je společnost Eurovia CS. Vyhrála s nabídkovou cenou 24 milionů korun, což je jen 17 procent odhadované částky. V březnu by měl být vypsán tendr na zhotovitele samotné stavby **léta dohadovaného a problémového dálničního obchvatu Litomyšle**.

Placený článek!

https://pardubicky.denik.cz/zpravy_region/rok-2024-bude-v-pardubickem-kraji-ve-znameni-stavba-dalnice-d35-20240103.html