

K věci

Sever
proti JihuJaroslav Hoření
redaktor MF DNES

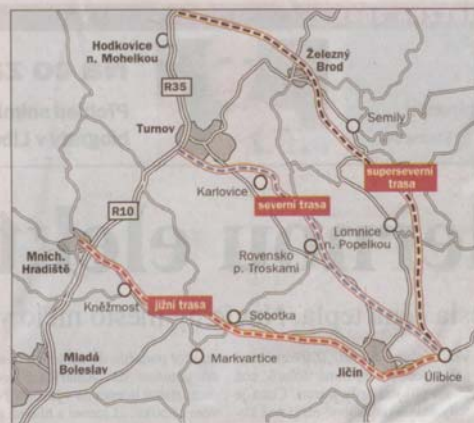
Tak už jsme se dočkali. Známe všechny tři nyní zvažované varianty vedení rychlostní silnice R35. K posouzení nevyhodnosti superseverní varianty by stačil zdravý selský rozum a částečná znalost vlastivědy. I odborná studie nakonec potvrdila obrovskou finanční náročnost a narušení dosud nezasažené přírody. Tomu se možný rozvoj oblasti Železnobrodská, Semilská a Lomnická nevyrovná. Takže jsme opět na začátku. Sever proti jihu. Poškodit přírodu hned stavbou, nebo možná později imisemi ze spalovacích motorů. Rozhodnout o té nejvhodnější variantě mají lidé studovani a lidé zvolení. Své stanovisko by ale měl nahlas říct každý, koho se dálnice může dotknout.

Severní trasa
silnice R35

CELKOVÁ DÉLKA
Rádelský Mlýn - Úlibice - 45,3 km
DÉLKA NOVÉ TRASY
35 km
z toho v kraji Libereckém 18,5 a Královéhradeckém 16,5 km
CENA CELKEM
19,7 miliardy
CENA ZA KILOMETR
563 tisíc
JÍZDNÍ DOBA PRO OSOBNÍ AUTA
25 minut
JÍZDNÍ DOBA PRO NÁKL. AUTA
34 minut
DÉLKA TUNELŮ
4,4 kilometru
DÉLKA MOSTŮ
3,24 kilometru
MIMOUROVNOVÉ KŘÍŽOVATKY
7
ZÁBOR NOVÉ PŮDY
130 hektarů
SPOTŘEBA ENERGIE
provoz tunelů si vyžádá 3,5 GWh za rok

Povede silnice přes Český ráj?

Studie Libereckého kraje se přiklání k vedení R35 současným směrem mezi Turnovem a Jičínem



Liberecký kraj - Rychlostní silnice R35, která spojí Liberec s Hradcem Králové, by měla vést severní trasou. Tedy přímo mezi Turnovem a Jičínem. Vyplývá to ze studie, kterou si nechal vypracovat Liberecký kraj, a kterou má MF DNES k dispozici.

Pokud se na trase neshodnou obce, kraje a ministerstvo, bude mít poslední slovo česká vláda. K severní variantě se přiklání ministerstvo dopravy a ve svém původním návrhu s touto trasou jako jedinou počítalo i ministerstvo pro místní rozvoj. Proti severní trase je ministerstvo životního prostředí, které dává přednost jižní variantě mezi Mnichovým Hradištěm a Jičínem.

Současně sociálně demokratické vedení kraje před volbami upřednostňovalo superseverní variantu kolem Železného Brodu, Semil a Lomnice nad Popelkou.

Na základě nové studie ale dochází ke změně názorů. „Za sebe mohou potvrdit, že díky výsledkům studie je pro mě nepřijatelnější severní trasa,“ uvedl Zdeněk Bursa, člen rady kraje pro odbor ekonomiky, investic,

správy majetku a územního plánování.

Severní varianta nasbírala nejvíce plusových a nejméně minusových hodnocení v oblastech technického řešení, ekonomické náročnosti i efektivity.

Výrazně překonává superseverní variantu hlavně co se týká ceny. Zatímco na superseverní koridor počítá rozpočet podle loňských cen s téměř 37 miliardami, u severní to je jen necelých dvacet a u jižní dokonce jen 14,5 miliardy. Jižní varianta na severní ale ztrácí hlavně při dopravním a ekonomickém hodnocení.

„Jižní varianta je
pro řidiče nevyhodná“

„Jižní trasa není z ekonomického hlediska konkurenceschopná. Řidičům se místo ní vyplácí procesty z Liberce do Hradce Králové využít stávající silnici I/35. Z dopravního hlediska vyžaduje jižní trasa vybudování obchvatů obcí na stávající silnici, což ještě zvýší přitažlivost současné I/35. Proto doporučujeme



Chcete silnici R 35?

Jste pro stavbu nové silnice R35? Která trasa by podle Vás byla nejlepší? Napište nám na e-mailovou adresu: redlib@mfdnes.cz Vaše názory otiskneme.

tuto jižní variantu dále nesledovat,“ stojí mimo jiné ve zprávě.

S takovým hodnocením nesouhlasí náměstek ministra životního prostředí František Pelc. „Vůbec se nebudeme o spojenci mezi Libercem a Hradcem, ale o součást transkontinentální dálkové dopravy Hamburk - Istanbul a úlevě přetížené dálnici D1. Uznávám, že cesta mezi Turnovem a Jičínem je nyní hrozná. Na čtyřpruhu zaplněném kamiony by byla ale jen o málo lepší a za ohromných negativních dopadů. Nejde jen o dálnici, ale i rozvojovou osu. Skladby, výrobní hangáry a podobné věci,“ tvrdí Pelc. Podle něj lze velkou nákladní dopravu na jižní trasu nasměrovat dopravním značením.

Ekologickými dopady severní varianty se zabývá i zmiňovaná studie. Zohledňuje též nepříznivý dopad na památky – jako třeba na Trosky. Stejně tak jako dálniční hluk. Mnohem nepříznivější z ekologického hlediska ale vyšla superseverní trasa – kvůli průchodu přírodním parkem Maloškalsko, rozsáhlým záborům lesů a poničením velmi cenného údolí Jizery.

„Superseverní koridor by byl možný jen za mimořádných ochranných opatření a je na hranici přijatelnosti,“ stojí ve studii.

Běžný člověk se se studii seznámí nejspíše na zastupitelstvu své obce či města. „Nyní očekáváme, které obce či města projeví zájem. Věřím, že dojdeme ke shodě s veřejností i ministerstvy, a že vláda potvrdí variantu, ke které dojdeme,“ tvrdí Bursa.

Náměstek ministra životního prostředí je ale skeptičtější a v dohodu moc nevěří. „Půjde o státní peníze, tedy státní stavbu, takže nakonec rozhodne stát zastoupený vládou,“ dodal Pelc.

JAROSLAV HOŘENÍ

Jižní trasa
silnice R35

CELKOVÁ DÉLKA
Rádelský Mlýn - Úlibice - 64,5 km
DÉLKA NOVÉ TRASY
41 kilometrů
z toho v kraji Středočeském 14,3 a Královéhradeckém 26,7 km
CENA CELKEM
14,6 miliardy
CENA ZA KILOMETR
352 tisíc
JÍZDNÍ DOBA PRO OSOBNÍ AUTA
33 minut
JÍZDNÍ DOBA PRO NÁKL. AUTA
48 minut
DÉLKA TUNELŮ
0,8 km
DÉLKA MOSTŮ
2,9 km
MIMOUROVNOVÉ KŘÍŽOVATKY
7
ZÁBOR NOVÉ PŮDY
148 hektarů
SPOTŘEBA ENERGIE
na provoz tunelů - 0,7 GWh/rok

Superseverní trasa
silnice R35

CELKOVÁ DÉLKA
Rádelský Mlýn - Úlibice - 44,4 km
DÉLKA NOVÉ TRASY
44,4 km
z toho v kraji Libereckém 35,8 a Královéhradeckém 5,6 km
CENA CELKEM
36,9 miliardy
CENA ZA KILOMETR
831 tisíc
JÍZDNÍ DOBA PRO OSOBNÍ AUTA
26 minut
JÍZDNÍ DOBA PRO NÁKL. AUTA
36 minut
DÉLKA TUNELŮ
8,9 km
DÉLKA MOSTŮ
6,8 km
MIMOUROVNOVÉ KŘÍŽOVATKY
8
ZÁBOR NOVÉ PŮDY
164 hektarů
SPOTŘEBA ENERGIE
na provoz tunelů - 7,4 GWh/rok