

Zápis č. 3/2019

z veřejného zasedání Zastupitelstva města Kostelec nad Orlicí, konaného
v pondělí 3.7.2019 v sálu SK Rabštejn v Kostelci nad Orlicí

Přítomni: 14 - Dragoun, Drahorád, Forchová, Jasník, Jelínková, Kaplan, Kinský, Krejsa, Kytlík, Langr, Lehká, Sršeň, Svátek, Šeda
Omluveni: 7 - Alt, Dosedla, Kalousková, Mlatečková, Mottl, Skuhrovcová, Zakouřilová
Neomluven: 0
(prezenční listina je součástí zápisu)

ZASEDÁNÍ

zastupitelstva města zahájil starosta města pan František Kinský v 16:00 hodin, pozdravil všechny přítomné a konstatoval, že je přítomna nadpoloviční většina členů zastupitelstva města a zasedání je tedy usnášeníschopné. Z dnešního zasedání se omluvili zastupitelé pan **Tomáš Alt, PaedDr. František Dosedla, Mgr. Martina Kalousková, Václava Mlatečková, Ing. Luboš Mottl, MUDr. Renata Skuhrovcová a Bc. Petra Zakouřilová**. Zasedání bylo řádně a včas svoláno a jeho konání bylo dostatečným způsobem zveřejněno.

Do pracovního předsednictva byli navrženi:

František Kinský	- starosta
Ing. Tomáš Langr	- místostarosta
RNDr. Tomáš Kytlík	- místostarosta
Ing. Jitka Jičínská	- tajemnice

Dotazy: žádné

Pro: 14 – Dragoun, Drahorád, Forchová, Jasník, Jelínková, Kaplan, Kinský, Krejsa, Kytlík, Langr, Lehká, Sršeň, Svátek, Šeda
Proti: 0
Zdržel se: 0
Pracovní předsednictvo bylo schváleno.

Zapisovatelkou byla jmenována paní Ing. Eva Hynková.

Do návrhové komise byli jmenováni:

Iva Jelínková	- předseda
Dominik Kaplan	- člen
Ing. Vlastimil Šeda	- člen

Dotazy: žádné

Pro: 14 – Dragoun, Drahorád, Forchová, Jasník, Jelínková, Kaplan, Kinský, Krejsa, Kytlík, Langr, Lehká, Sršeň, Svátek, Šeda
Proti: 0
Zdržel se: 0

Návrhová komise byla jmenována.

Ověřovateli zápisu byli jmenováni:

Bedřich Jasník
Ing. Jiří Svátek

Dotazy: žádné

Pro: 14 – Dragoun, Drahorád, Forchová, Jasník, Jelínková, Kaplan, Kinský, Krejsa, Kytlík, Langr, Lehká, Sršeň, Svátek, Šeda
Proti: 0
Zdržel se: 0

Ověřovatelé zápisu byli jmenováni.

Zápis z předchozího zasedání byl ověřen a nebyly proti němu podány námitky.

Dovolím si všechny přítomné hosty požádat o zapsání se na prezenční listinu umístěnou na prvním stolku u vchodových dveří.

Upozorňuji přítomné, že dle jednacího řádu je ze zasedání pořizován zvukový záznam, který slouží pro vyhotovení zápisu. Z tohoto důvodu je nutné, aby zastupitelé mluvili postupně a do mikrofonu, aby byla zvuková nahrávka co nejkvalitnější. Zároveň budou při hlasování nahlas jmenováni zastupitelé jmény pro průkaznost a ověření hlasování.

Současně si dovoluji upozornit a prosím každého, kdo si žádá, aby jeho vystoupení bylo doslovně zapsáno, ať tuto připomínku vysloví předem, protože jinak bude jeho vystoupení v zápisu zkráceno na podstatné. Má proti tomuto upozornění někdo námitku?

Návrh programu zasedání:

1) Obchvat I/11 Častolovice – Kostelec nad Orlicí

Dotazy: žádné

Pro: 14 – Dragoun, Drahorád, Forchová, Jasník, Jelínková, Kaplan, Kinský, Krejsa, Kytlík, Langr, Lehká, Sršeň, Svátek, Šeda
Proti: 0
Zdržel se: 0

Program byl přijat.

1) Obchvat I/11 Častolovice – Kostelec nad Orlicí

p. Kinský: Dovolte mi, abych přivítal hosty: Ing Jiráňovou – CIRI, Ing. Juříkovou – ŘSD, Ing. Šejnohu – ředitele ŘSD a p. Jedlinského – Škoda Auto Kvasiny.

Důvodem dnešního zasedání je obchvat Častolovic a Kostelce nad Orlicí. Původní plán, nad kterým jsme se již kdysi sešli se zástupci CIRI a zastupiteli měst, vznikl na základě masivního rozvoje závodu Škoda Auto v Kvasinách, a z toho vyplývajících slibů a usnesení vlády směrem k závodu Škoda Auto Kvasiny. Jedním z podstatných bodů je přeprava do a ze závodu Škoda Auto v Kvasinách. Komunikačně nejhůře průjezdný bod je ulice Komenského v Častolovicích. Proto vznikl požadavek na řešení, jakým způsobem se vyhnout průjezdu Častolovicemi, a vznikl návrh na západní obchvat Častolovic, který by začal krátce za přejezdem ve směru Kostelec nad Orlicí kruhovou křižovatkou a následně by objel podél tratě chráněné území zámeckého parku v Častolovicích a napojil se na silnici Častolovice – Solnice. Návrhů bylo několik – fialová trasa, okrová trasa, zelená trasa, žlutá trasa, červená trasa, modrá trasa. Na základě nedotknutelnosti chráněného památkového území parku častolovického zámku nepřipadá v úvahu modrá, červená a žlutá trasa. Došlo k jednání, zdali bude využita okrová, zelená nebo fialová trasa. Navíc toto řešení bude jen třetinovým řešením, neboť nevyřeší otázku průjezdu kamionové dopravy Častolovicemi. Zároveň je kruhová křižovatka umístěna poblíž železničního přejezdu. Z toho plyne, že tato trasa je celkově nesmyslná. Z toho důvodu se vrátil do diskuze jižní obchvat Častolovic, kdy se kamionová doprava obci zcela vyhne, a v souvislosti s tím je přirozené, aby obchvat dále pokračoval jako severní obchvat Kostelce nad Orlicí. Z hlediska logiky a logistiky je toto řešení možné. Aby došlo k řešení v severní části Častolovic, s ohledem na stavební prvky silnice (oblouky apod.) se jako jediná možná jeví fialová trasa, neboť další trasy (okrová a zelená), se velmi přiblížili k obytné části Synkov-Slemeno a obec s tímto řešením nesouhlasí. Z iniciativy p. Krejsy vznikl návrh, aby se z trasy provedlo odbočení na severní obchvat Kostelce nad Orlicí – za Štédrou. Na základě našeho požadavku vznikla studie zpracovaná Ing. Pachtlem, která navrhuje 2 řešení – červená trasa a případně kratší oranžová trasa. Následným jednáním jsme došli k názoru, že červená trasa by byla pro město výhodnější. Byla schválena ZM, posouzena ŘSD v původní formě, tzn. jako spojení jižního obchvatu Častolovic a severního obchvatu Kostelce nad Orlicí, s tím, že ekonomické posouzení bylo kladné, za předpokladu spojení obou tras. To je stanovisko, o kterém se hovořilo na zasedání zastupitelstva před třemi týdny. Následně poté nás navštívili zástupci ŘSD a oznámili, že náklady na jižní obchvat Častolovic se neúměrně zvýšili, že tato modročervená trasa je ekonomicky zcela nevýhodná a zda bychom se nevrátili k původním jednáním. Vzhledem k tomu, že červená trasa byla schválena ZM, je nutno celou záležitost opět projednat na ZM.

V jižní části obce Častolovice je území Natura 2000. Na toto území navazuje přírodní park Orlice – opět chráněné území. Nikdo z Ministerstva dopravy ani Ministerstva životního prostředí se o tento problém vůbec nezajímá. Omezení plynoucí z území Natura 2000 jsou nesmírně striktní a nesmírně závazná. V souvislosti s tím se začaly ozývat jednotlivé orgány a začaly si diktovat podmínky. Podmínky znám, a

pokud by se měly dodržovat ty nejpřísnější, ke stavbě jižního obchvatu by nedošlo z ekonomických důvodů.

Ing. Šejnoha – ŘSD: Zabýváme se přípravou obou staveb a nyní vám předneseme aktuální fakta, a na základě nich od vás budeme potřebovat doporučení nebo rady, jakým směrem se máme ubírat s přípravou staveb.

Ing. Juříková – ŘSD: Příprava stavby probíhá na základě vládního usnesení, my jsme na základě výzvy obou měst přistoupili ke zpracování studii proveditelnosti, která vznikla v roce 2016, a co se týká obchvatu Kostelce nad Orlicí, tak počítá s variantou zelenou. To je varianta, která je v souladu s platným územním plánem města Kostelce nad Orlicí. Od města Kostelce nad Orlicí jsme obdrželi podnět, že tato varianta není úplně vhodná vzhledem k rozvoji Kostelce nad Orlicí a že by město ocenilo prověření ostatních variant. Následně v roce 2017 vznikla zadávací studie a na jejím základě ZM odsouhlasilo koncept ŘSD spočívající v přípravě červené varianty, tj. ta nejodsunutější od zástavby města. Na tuto variantu vzniklo několik ekonomických posouzení. Z posledního, které vzniklo v roce 2019, a jehož objednatelem je Královéhradecký kraj plyne, že všechny tři stavby (jižní obchvat Častolovic, východní obchvat Častolovic a severní obchvat Kostelce nad Orlicí) jsou ekonomicky efektivní, ovšem pouze s malou rezervou, kdy se všechny tři stavby mohou prodražit max. o 72,5 milionu Kč, takže v lednu 2019 byly navržené stavby ekonomicky efektivní. Následně do procesu začal vstupovat obchvat Častolovic. V současné době, již cca 2 roky běží proces EIA, a v lednu 2019 bylo vydáno zjišťovací řízení, které stanovilo nové podmínky. Jednou z nich byla podmínka od České inspekce životního prostředí, která stanovila, že se máme pohybovat v severní části prostoru vymezeného pro obchvat Častolovic. Nejzásadnější připomínka byla od Odboru životního prostředí Městského úřadu Kostelec nad Orlicí, která doporučuje vést stavbu na mostní estakádě, a to zhruba od jihovýchodního rohu firmy Orsil, tj. od kilometru 1,7 až do kilometru 3,4, takže se jedná o estakádu v délce 1,7 km. Což je oproti původní variantě, která počítala pouze s mostem přes železniční trať v délce 60 m, výrazné navýšení mostní estakády. Stavba mostní estakády je investičně velmi náročná, což se promítlo do ceny častolovického obchvatu. Na základě zjišťovacího řízení jsme vypracovali studii, která slouží pro dokumentaci EIA, kde je upravená trasa na severnější variantu a zapracovaná estakáda ne o délce 1,7 km, ale cca 700 m, kde jsme překlenuli po konzultaci s ekology nejcenější území Natury 2000. Zpracovali jsme studii a provedli jsme odhad nákladů, ze kterého plyne, že tato varianta je cca o 380 milionů Kč nákladnější než varianta původní. Vzhledem k původní rezervě cca 70 milionů Kč nám rozбором výsledků ekonomického hodnocení vychází, že jsme v minusu cca 300 milionů Kč. V této variantě není zahrnuta estakáda v celé požadované délce 1,7 km, a je možné že ve stanovisku EIA, která vyjde někdy v lednu 2020, dojde na základě požadavků dotčených orgánů, které by mohly vyžadovat estakádu v celém původním rozsahu, k dalšímu navýšení, takže částka 385 milionů Kč nemusí být konečná. A může dojít i k navýšení nákladů na přípravu krajské stavby – přeložka silnice II/318, která je také na začátku přípravy stavby, a stejně tak může dojít i k prodražení výstavby obchvatu Kostelce nad Orlicí, neboť finanční odhad vznikl pouze na základě studie. Při každé stavbě je třeba mít finanční rezervu, ale v tomto případě jsme naopak v minusu, a nevíme, jaké ekonomické náklady přinese samotná stavba.

Jaké jsou další možnosti postupu. Potřebujeme mít ekonomicky efektivní stavby, abychom mohli provádět přípravu. Zaznělo tady, že základem je krajská stavba, tj. přeložka silnice II/318, a na ni navazující stavby - jižní obchvat Častolovic a obchvat Kostelce nad Orlicí. Bohužel z ekonomického hodnocení nám vyplývá, že obchvat Kostelce nad Orlicí má relativně malé přínosy pro uživatele. Trasa je dlouhá, nezajímavá, pro uživatele nepřitažlivá. V rámci ekonomického hodnocení jsme zpracovávali modely, kolik dopravy se přenesení na obchvat z toho stávajícího průtahu a vychází nám velmi malý poměr pro červenou trasu v porovnání s trasou zelenou, a z toho plyne i malá rezerva na finanční náročnost stavby. Jaké máme možnosti? Zkrátit délku trasy – uživatele zajímá, kolik si najedu, kolik utratím za benzín, za čas strávený na cestě. Další možností je optimalizace technického řešení, např. změna zpevnění. Změna technického řešení však nikdy není jediným parametrem, který rozhoduje, vždycky rozhoduje trasa jako celek, všechny parametry dohromady. Dalším vstupujícím parametrem, je i termín realizace stavby. Vezmeme-li v úvahu nejvýhodnější stavbu, což je jižní obchvat Častolovic, který je krátký a odklání veškerou kamionovou dopravu, je směrově dobře řešený, druhou výhodnou stavbou je přeložka silnice č II/318, a jako třetí, nejméně výhodný je obchvat Kostelce nad Orlicí. V tuto

chvíli se může začít posouvat termín realizace. Ekonomické hodnocení se provádí na 30 let od zahájení realizace stavby a lze začátek stavby posouvat až do té doby, než bude ekonomické hodnocení výhodné. V hodnocení jsme měli všechny varianty a nejuvhodnější nám z toho vyplývá zelená varianta. Je krátká, dobře směřovaná vůči stávající komunikaci, přenáší velkou část dopravy na obchvat, její přínosy pro uživatele jsou nejmarkantnější. Tato trasa má největší šanci na realizaci v dohledné době. Oranžová varianta je o trošičku kratší než červená, i tam se nám promítnou vyšší přínosy pro uživatele, ale není to o tolik. Má větší šanci než červená, ale nedokážu garantovat, o kolik je příznivější.

Toto jsou nejdůležitější fakta o průběhu přípravy staveb. Podstatné bude, jak se vyjádří dotčené orgány, jestli budou trvat na svém původním požadavku na estakádu, protože čím dražší je jedna stavba, tím menší je šance na realizaci dalších staveb v dohledné době. Za nás je červená varianta v pořádku, my můžeme dál pokračovat s tím, že budeme počítat s červenou variantou, ale pro vás to v současné době znamená, že se výrazně odsune termín realizace. Z tohoto důvodu jsme přišli s dotazem, jestli by pro vás nebylo příznivější se vrátit k původní (zelené) variantě s možností realizace obchvatu, byť s nějakým negativním dopadem na vaši zástavbu, na vaši rozvojovou oblast.

Ing. Šejnoha – ŘSD: Je na vás posoudit, jestli zelená varianta je pro vás variantou, kterou už vůbec nechcete zvažovat. Máme dvě varianty. Zelená varianta, která je sice nejbliž k městu, ale má největší přínos i pro uživatele, tzn., že vám odvede tranzitní dopravu z centra, a např. navigace ji vyhodnotí jako nejpříjemnější trasu. Červená trasa zaujme tím, že zasáhne nejmenší množství zájmů, ale je tam ohromné riziko, že to nevyřeší dopravní situaci – navigace ji nebudou používat, a ani lidé ne. Z dopravně-inženýrského hlediska je červená varianta zvláštní a nejsou tam ani žádné přínosy. Je třeba zvážit, jestli půjdeme červenou cestou, která je odhlasovaná. Chci, abyste to vnímali tak, že my nejsme v pozici, že hledáme argumenty pro zelenou variantu. V tuhle chvíli nám je celkem jedno, která z těch variant to bude. Dominantní stavbou je obchvat Častolovic, který se nám prodražuje, ne z rozhodnutí ŘSD, ne z rozhodnutí ministerstva dopravy, ale velkou roli mají orgány ochrany životního prostředí. My nebojujeme proti žádné variantě, pouze říkáme, která se nám zdá z dopravního a časového hlediska zajímavá. A ještě před tím, než se schválí aktualizace zásad územního rozvoje, chci se vás zeptat, jestli není lepší zabývat se variantou, která je blíže k zástavbě, ale má lepší šance na realizaci? Všechny tři varianty se v čase určitě odsunou, protože se extrémně prodražil obchvat Častolovic. Je otázkou, jaký časový horizont jste ochotni tolerovat. V posuzování ekonomické výhodnosti je to tak, že když jednu stavbu postavím, a druhou si odložím, tak ta postavená mi zastarává, degraduje v čase a její hodnota má menší váhu nežli ve výstavbě a plánech. Pro nás je zajímavé vést s vámi debatu, co si o všech třech variantách myslíte, a jaké jsou vaše priority. My budeme dále pokračovat v přípravě, tak jak nám proces již běží. Podstatnou roli má aktualizace zásad územního rozvoje, jejíž termín je v polovině července 2019. Dále musíme dát stanovisko našemu nadřízenému orgánu, tj. ministerstvu dopravy.

Pojďme se nyní bavit o variantách, co je pro vás nejzajímavější, a jaké jsou vaše argumenty.

Ing. Šeda: Chtěl bych k celé záležitosti něco říct. V dnešní době víme, že není důležitý obchvat Kostelec nad Orlicí, není důležitý „obchvat Častolovic“, ale je důležité, jak komfortně bude vyřešena doprava z automobilky. Automobilka je průmyslová oblast, která hýbe ekonomikou země, hýbe místní zaměstnaností, a kdyby nebylo automobilky, tak jsme neseděli na zastupitelstvu a rozhodovali o variantě východního obchvatu Častolovic, a neseděli bychom tady ani dnes. Nikdo by se obchvatem nezabýval, protože by byl obchvat v nedohlednu. Automobilka rozhýbala dění kolem obchvatu, a to dění samozřejmě rozhýbalo i nás. Automobilce a státu jde o jediné – spojit bod vlevo, tj. západní příjezd před Častolovicemi s bodem na severu, tj. severním výjezdem z Častolovic směrem na automobilku. To je úkol utrácení peněz, to je vyřešení úkolu, který automobilka má. Nastala enkláva různých procesů a jednání, jak tyto dva body spolu spojit. Zvítězila varianta, kterou mj. preferují i Častolovici, že se Častolovici objedou jihem. Následně bylo osloveno město Kostelec nad Orlicí, jestli by bylo ochotno na svém katastrální území tj. katastrálním území Kostelec nad Orlicí, vyřešit problém Častolovic tak, že se objedou Častolovici z východní strany. Kostelec nad Orlicí na svém jednání ZM velmi těsnou většinou vyslovil souhlas. Tato varianta je dlouhá zhruba 5 km. Už v té době pan starosta upozorňoval, že v té oblasti je Natura 2000. Všichni věděli, že v dané oblasti je Natura 2000, a nyní tady argumentujete, že musíme vycházet z finanční situace, a že město Kostelec nad Orlicí by mělo zvážit, jestli by neustoupilo ze svých požadavků. Ale Natura 2000 tam byla vždycky. Celá stavba měla stát kolem 0,5 miliardy Kč,

zvyšuje se asi o 380 milionů Kč, takže jsme někde na 880 milionech Kč. Když přidáme další úsek, jsme hodně přes miliardu Kč. A najednou přijdete a chcete po Kostelci nad Orlicí, aby zvažoval, co bude dělat dál. Za 1 miliardu se vyřeší obchvat jednoho městyse, dlouhý 5 km, díky EIA na estakádě, a to ještě kratší než bylo doporučeno. Místo varianty, která by byla dlouhá 2,3 km (severní obchvat Častolovic). Ptáte se, proč to tady říkám? Já pouze reaguji na slova pan starosty, který říkal „oni nevědí, že tam je Natura 2000“? Tato varianta je dlouhá cca 3 km a nestaví se jen proto, že ji nepreferovali v Častolovicích. A vy teď přicházíte do Kostelce nad Orlicí a žádáte nás, abychom se zamysleli nad tím, co je pro nás výhodnější. Ptám se, jestli někdo v historii zvažoval ekonomické parametry varianty obchvatu severní trasou Častolovic, protože severní obchvat Častolovic s sebou nenesení zatížení Natury 2000, je podstatně kratší, nemá žádnou estakádu, a spojuje oba dva body, o které v této situaci jde. Průjezd Častolovicemi se vyřeší ani ne tříkilometrovým obchvatem. Řeší se jak obejít úsek oblasti kolem zámeckého parku v Častolovicích v rámci východního obchvatu Častolovic. My víme, jakým způsobem by se zámecký park obejít mohl. Nevím, proč nespojíme severní obchvat Častolovic se severním obchvatem Kostelce nad Orlicí a obchvatem Doudleb nad Orlicí. To neví nikdo. Obchvat Doudleb nad Orlicí je posunut na časové ose tak, že je v podstatě nezastavitelný. Celý ten úsek je asi 9 km dlouhý a řeší obchvaty přímě. Nelze vymyslet nic lepšího. Není tam Nature 2000, není tam žádná estakáda, není tam kruhový objezd u Častolovic, není tam žádné napojení v severozápadní části Kostelce nad Orlicí, není tam kruhový objezd u kasáren, a není tam napojení doudlebského obchvatu ze západní strany. Zajímalo by mě, jestli někdo vůbec zadal ekonomické posouzení této varianty. Myslím, že ne, a pravděpodobně jen proto, že Častolovice severní obchvat nechtěly. A teď přicházíte, a řešíme situaci, že Častolovice severní obchvat nechtěly, je tam jižní obchvat, nesmírně drahý a vy v Kostelci, pokud neslevíte ze svých variant, tak v životě obchvat mít nebudete. Já bych si přál, aby za současné situace nebyl ani jižní obchvat Častolovic, protože jsou to neuvěřitelně vyhozené peníze a řešení malé části celého problému velmi složitým způsobem.

Ing. Juříčková – ŘSD: Souhlasím, že nebyť automobilky, tak se asi obchvaty na I/11 v současné době vůbec neřeší. Situace je taková, že v obou územních plánech, jak v Kostelci nad Orlicí, tak sousedních Častolovicích, je koridor pro umístění přeložky silnice I/11, jež má ve správě majetku ŘSD, již zhruba 50 – 60 let. Tudíž před vznikem Natury 2000 - tedy tendencí chránit životní prostředí. Přišla automobilka, že se potřebuje dostat se svými vozidly na dálnici, a to nejen automobilka, ale jiné firmy, které jsou v průmyslové zóně. Došla výzva obou měst, kde se má ŘSD zabývat obchvatem obou měst, protože tyto obě dvě obce mají dlouhodobě v územním plánu vymezený koridor. ŘSD souhlasilo, z pohledu řešení situace na I/11 má jižní obchvat Častolovic smysl, a z našeho dopravního pohledu bylo výhodné, že se do situace vložil i Kostelec nad Orlicí a vytvořil by s obchvat všech obcí až po Doudleby nad Orlicí. Pokud by se šlo trasou severní, to by nebyl obchvat I/11, to by byla krajská stavba, tj. přeložka druhé třídy. ŘSD by tento obchvat vůbec neřešil, a nebyl by investorem. A obchvat Kostelce by se neřešil dalších 50 let. Severní trasa se historicky prověřovala, a vyhodnotilo se to, že pro rozvoj Častolovic je to naprosto nevhodné a varianta severního obchvatu se opustila, již před rokem 2000. V době, kdy se problematika začala řešit na základě výzvy škodovky a zástupců města, už se zvažovala pouze jižní varianta – máme územní plány obou obcí, máme chráněnou trasu pro přeložku, jsme schopni v horizontu 5 – 10 let postavit obě dvě stavby, ulevit oběma městům od dopravy a to nejen v rámci škodovky, ale veškeré tranzitní dopravy, a splnit přání obou měst mít obchvat. Nebyť škodovky, nejsme tady, neměli bychom studii v roce 2016, a připravovali bychom jiné stavby. Z našeho dopravního pohledu i významu obou měst, my chceme připravovat stavbu, už jsme investovali nemalou částku, tak pojďme zkusit najít variantu, jak pracovat s tím, co máme.

Ing. Šeda: Vy jste řekla, že pro rozvoj Častolovic byl severní obchvat vyhodnocen jako nevhodná věc.

Ing. Juříčková – ŘSD: Ano, ale toto rozhodnutí padlo již v roce 1980-1990. Na vlastní oči jsem viděla, územní plán Častolovic z roku 1960, kde je vymezen jižní obchvat Častolovic. Pokud by se jelo podle původních plánů, tak v roce 2000 tam byla předpokládána čtyřproudová silnice v jižní části obchvatu Častolovice. Přeložka v jižní části Častolovic je plánována dlouhodobě.

Ing. Šeda: Omlouvám se, asi jsem velmi prostého myšlení, ale je tady stát, který má balík finančních prostředků, a jsou tady různé územní plány z 60. let, ale to je mi v současné době docela jedno. Kdyby

někdo obě ta města navštívil, a řekl „pozor, zvoní zvon, je tady automobilka, je potřeba vyřešit to a to“, tak jsem přesvědčen, že v rámci jednání by došlo k nějakému posunu.

Ing. Juříčková – ŘSD: Ano, kdyby přišla škodovka, a řekla, máme tady problém, pojďme ho řešit. Vznikla studie v roce 2016, na základě ní vzešla výzva k hledání nové varianty. Hledali jsme ji, jsme ochotni vám vyjít vstříc, ale zpět se nebudeme vracet. Pokud bychom se vrátili, bavíme se o realizaci za 20 let?

Ing. Šeda: Ale to nám vůbec nevadí.

Ing. Juříčková – ŘSD: Nevadí, mě také ne.

p. Krejsa: A nebojte, automobilka to popožene, toho se nebojím. Klidně počkáme, hlavně ať to má hlavu a patu.

Ing. Juříčková – ŘSD: Současná varianta dává smysl z pohledu ŘSD i v rámci přípravy obchvatu Doudleby nad Orlicí. Tento obchvat se připravuje už dlouhé roky, Jsou tam problémy s výkupem pozemků, nebyť toho, obchvat Doudleb nad Orlicí by už stál.

Ing. Šeda: Celý úsek (od severní části Kostelce nad Orlicí po kruhový objezd ve Vamberku) je po stávající komunikaci. Celý severní obchvat Doudleb nad Orlicí je po stávající komunikaci. Ale zatím bagr nekopl.

Ing. Juříčková – ŘSD: Ano, to nekopl, tam není vyřešeno majetkoprávní vyrovnání, ale z hlediska příprav je tato stavba před realizací. Měnit technické řešení v tuhle chvíli není reálné.

p. Krejsa: Vy nás přesvědčujete, že plánujete dopředu, na 2 – 3 volební období. My kostelecký obchvat chceme odsunout proto, že chceme nějaké rozumné řešení na 100 - 200 let dopředu, to za prvé. Za druhé, tento severní obchvat jsem dával v jednom z prvních návrhů, a myslím, že byla zpracovaná krátká úvaha. Dále stát vychází vstříc automobilce, rozšiřuje průmyslová zónu, ale na druhou stranu počítá, že z toho bude mít daně. Ale měl by připravit i infrastrukturu, nejen pro kamiony, o kterých se stále bavíme, ale i pro těch 10 tisíc lidí, které denně dojíždějí do práce, zatěžují okolí, do kterého spadá i Kostelec nad Orlicí, protože zaměstnanci se svázejí až ze Svitav, tzn. z dálky až 80 km. Proto mě překvapuje, že přijdete s tím, že je to pro stát ekonomicky nevýhodné. Nepočítejte s tím, že budeme hlasovat pro nějakou původní zelenou variantu. Tedy alespoň já nebudu hlasovat pro. Budu radši, když bude obchvat za dalších 20 – 25 let, protože to, co jste tady teď navrhovali, že bychom se mohli mírnit, tak tím, ostře řečeno, zavraždíte Kostelec na 200 let dopředu.

Ing. Šejnoha – ŘSD: Pojďme probrat argumenty pro jednotlivé varianty - červená, oranžová a zelená varianta. Nechceme vypadat, že je nám všechno jedno, z dopravního hlediska známe argumenty, proč je červená varianta nevýhodná. Vy plánujete výhled na 200 let dopředu, a děláte dobře. My vám předkládáme realitu, kde se nám stavba prodražila, škodovka a zaměstnanost do toho míchat nebudeme, to tady moc neovlivníme. Jestliže nám předkládáte argumenty pro červenou variantu, chceme slyšet rozhodnutí, že zelená varianta v žádném případě, tak to taky vezmeme jako fakt.

Teď tady neřešíme, jestli je nějaká varianta ještě lepší, jestli si v Častolovicích něco prosadili. Ale teď se pojďme bavit o těch variantách – co pro vás není už vůbec přípustné.

Ing. Šeda: A prosím ta červená varianta z kruhového objezdu na východní straně Častolovic po kruhový objezd, ze které se vyjíždí do severní části a pak na Solnici, to je prosím, obchvat I/11 nebo přeložka krajské silnice?

Ing. Šejnoha – ŘSD: V tomhle pohledu je to krajská silnice.

Ing. Šeda: Ve chvíli kdy bude ve spojení ať už se zelenou nebo s červenou variantou je to krajská silnice nebo obchvat I/11?

Ing. Juříčková – ŘSD: Obchvat I/11.

Ing. Šeda: Takže je to v úhlu pohledu.

Ing. Šejnoha – ŘSD: Může být. Bavme se o realitě takové, jaká je.

Ing. Šeda: Realita je taková, že za úsek dlouhý asi 3 km stát zaplatí přes 1 miliardu Kč a spojí východ a západ Častolovic.

Ing. Šejnoha – ŘSD: Rád bych se vrátil k tomu, proč jsme přijeli. Těžko teď vyvoláme nějakou změnu územního plánu.

Ing. Šeda: Tady je taky nutná změna územního plánu.

Ing. Juříčková – ŘSD: Ano.

Ing. Šejnoha – ŘSD: Rád bych se vrátil k tomu, proč jsme přijeli. Řekněte mi další argumenty.

Ing. Dragoun: Je někde veřejně dostupné ekonomické hodnocení těch původních variant V1, V2, abychom viděli v číslech, jaký je rozdíl jednotlivých variant, jaká je návratnost těch investic, jestli by se nedali najít další ekonomické plusy, protože ekonomické hodnocení je hodně subjektivní, záleží na tom, co všechno se do hodnocení zahrne, v jakých procentech se zahrnuje např. ekologie, přínosy pro lidi. Jestli by stálo za úvahu k variantě V1 připojit kapacitní napojení na Rychnov nad Kněžnou, hodně dopravy od Hradce Králové jezdí přes Synkov-Slemeno, popř. připojit další stavby, čímž by se zlepšilo ekonomické zhodnocení.

Ing. Juříčková – ŘSD: Zpracování ekonomického hodnocení podléhá metodice, která je schválená. Nemůžeme si do ekonomického hodnocení dávat, co chceme. Základním subjektem je dopravní model, tam vstupuje to, jak se dopravní model nastaví. Máme ho nastavený tak, aby se maximum dopravy přeneslo na obchvaty. Předpokládá se, že si město dá zákaz vjezdu pro kamiony, ale bere se v úvahu trasa, délka, a postupně se snižuje ekonomická efektivnost. To není tak, že bychom si mohli říct, že si do hodnocení hodíme kolik procent různých ukazatelů.

Ing. Dragoun: To jsem nemyslel.

Ing. Juříčková – ŘSD: Máte pravdu, ale jsme limitovaný. Samozřejmě máte pravdu, když se přidá jiná stavba.

Ing. Dragoun: Jde mi o to, jestli je veřejně dostupné, jaké jsou vstupy. A když je vidět, jaké jsou vstupy, a jakou váhu mají v tom celkovém hodnocení, tak se dá uvažovat i s nějakou změnou stavby, která by byla přijatelná i pro město, např. další přeložka, co by se ke stavbě přidalo a mohlo by to změnit ekonomické zhodnocení.

Ing. Juříčková – ŘSD: Co se týká ekonomického hodnocení z roku 2019, objednatel je kraj, ten s tím může nakládat a doporučuji, obrátit se na kraj. Ten vám určitě nějaké výstupy sdělí.

Ing. Šejnoha – ŘSD: Hledat úspory se dá, existují možnosti, které by mohly stavbu posunout v čase. Nemyslím, že by byly nějak výrazné, ale lze.

p. Krejsa: Řešení, která jste nám nastínili, tj. ať už červená nebo zelená varianta, jsou daná, a dá se říct, že z pohledu státu už není žádná jiná varianta. Tzn., pokud by někdo rámcově spočítal tu variantu, tak jak ji navrhoval pan Šeda, to už nepřípadá v úvahu? A za druhé – nedá se ta estakáda zrušit tak, že by se silnice posunula více ke kolejímu, a pak by estakáda byla už jen kousek?

Ing. Šejnoha – ŘSD: Dobrý dotaz z pohledu té estakády, protože to je nejdražší věc na celém obchvatu. My nevíme, jak dlouhá bude ta estakáda, záleží na tom, jak se vyjádří životní prostředí.

p. Krejsa: Promiňte, ale to máte spočítané.

Ing. Šejnoha – ŘSD: My máme spočítané současné varianty, a tam je navýšení o 380 milionů Kč.

Ing. Juříčková – ŘSD: Já jsem to počítala, na základě posouzení orgány, které se zabývají životním prostředím, je toto minimum pro tu ochranu části Natury 2000. Není to celý ten požadavek, který byl původně dán.

Ing. Šeda: Nezazněla odpověď na první otázku, zdali by se dala vytvořit ekonomická studie severní trasy, v řádu miliard, ve kterých se tady pohybujeme, by se náklad na studii ztratil.

Ing. Šejnoha – ŘSD: Určitě by šla spočítat, na základě nějakého podnětu. Pokud bude podnět, můžeme zadat studii.

p. Krejsa: Mrzí mě, že stát má jenom metodické pokyny jak stavět, ale měl by mít především metodické pokyny k tomu, co bude okolo.

■ Jsem v rozpacích, nevím, jestli mám brečet nebo se smát, stavíte nás do pozice – buď to bude tak, nebo zapomeňte a o obchvatu se budeme bavit za 30 let. O obchvatu se mluví od 80. let, co já pamatuju, někteří pamatují, že i déle. A nyní jsme se dostali do situace, kdy nám vyhrožujete, že možná za 30 let se začne stavět. Paní inženýrka povídala, že severní variantu nelze použít, protože by bránila Častolovicím v rozvoji. Takže Častolovicím vyjdete vstříc a Kostelec zařiznete. Takhle si to představujete? To je spravedlnost? Mně to připomíná situaci, kdy na vašem místě v září 2015 seděl pan ing. Tichý z ŘSD, a vedli jsme obdobnou diskuzi. Už tenkrát jsme se bavili o té variantě, kterou tady ukazoval Ing. Šeda. Tady se řeší obchvaty Doudleb nad Orlicí, Častolovic, Kostelce nad Orlicí. Nikdo není schopný přemýšlet konstruktivně, a pojmout to jako celek. Vymyslíte 3 miniobchvaty – severní obchvat Kostelce nad Orlicí, severní obchvat Doudleb nad Orlicí a jižní Častolovic, jenom proto, že potřebujete vyřešit automobilku. Vy jste tady mluvila o tom, že obchvat byl v mapách už v 60. letech. Jenže tehdy se vůbec nepočítalo s tím, že by měl jít i nahoru. Počítalo se s tím, že by to mělo jít na druhou stranu. Tenkrát žádná automobilka nebyla. Tam vyráběli 50 aut za týden. Zakončím to tím, že zcela zásadní chybou bylo v tomto případě to, že zastupitelstvo města v dobré víře před třemi lety odsouhlasilo, že pustí ten obchvat do katastrálního území Kostelce nad Orlicí. To byla chyba, kterou já považuji za radikální. Nemuseli bychom tady dneska sedět a řešit takový nesmyslný návrh, který nám tady dáváte.

p. Kinský: Toto si zaslouží potlesk těch, kdo hlasovali proti, já hlasoval pro, říkal jsem si, jsme sousedé, pojďme to řešit. Představme si, že bychom byli v podobné situaci a někdo nás „zařízí“. To byl můj původní argument, kdy jsem hlasoval pro. Je pravda, kdybychom tenkrát hlasovali proti, tak ten obchvat tady nebude. Také nemám nejmenší tušení, jak by se celá situace řešila, protože ti to nechtějí na severu, ti to nechtějí na jihu, ti na východě, ti na západě. V tom případě škodovka vozí auta na nosiči na kole. Ale situace je taková, jaká je. Jsou dva investoři – investor východního obchvatu Častolovic, což je kraj a investor těch obchvatů, což je stát. V případě, že odbor životního prostředí plus další ekologické organizace, které se mohou vyjadřovat, mohou položit takové připomínky, že se nebude sedět tady v Kostelci, ale budou sedět na vládě a všichni budou přemýšlet, jak to udělat, aby se ta auta dostala z místa A do místa B. V našem případě se jedná o jediné – zdali se vrátíme k zelené trase, ano či ne, zdali budeme trvat na červené trase, ano či ne, nebo zdali přistoupíme na oranžovou trasu, která šetří v rámci rozpočtu. Rozdíl mezi červenou a oranžovou trasou je asi 80 milionů Kč. Ohledně červené trasy je třeba říct, že se nám nevyjádřila ještě jedna instituce, a to je vlastník strategické suroviny sprašů a jílu, tj. stát. Stát se musí vyjádřit, zdali souhlasí, aby vyhrazené místo těžby křížovala silnice. Červená trasa by měla jít po již vytěženém území. V rámci Kostelce nad Orlicí je vstřícnost na všech stranách, víme jaká je situace, která je z pohledu státu a kraje daná. Můžeme říct, že zelenou variantu nechceme, a červená varianta se projedná v ZURce, a někdy přijdeme na pořad dne. Nebo můžeme zvolit oranžovou variantu, a pak se taky někdy dostaneme na řadu. Ale v obou případech budeme mít uvolněné území směrem k severu. Teď se hovoří o výstavbě v roce 2021?

Ing. Juříčková – ŘSD: V roce 2021 zahajuje kraj přeložku silnice II/3018.

p. Kinský: Kraj si myslím, že zahájí v roce 2021. Protože musí získat souhlas x majitelů pozemků, a když vidíme Doudleby nad Orlicí, kde se nedělá a stále se ještě dělat nebude. Takže diskuze tady je o tom, že se můžeme rozhodnout o tom, co nechceme, aby se stavělo. A o tom co se bude dít dál, můžeme stále diskutovat, hledat, vyhledávat.

pí Jiráňová – CIRI: Jsme organizace, která zastupuje královéhradecký kraj. Optimistické předpoklady jsou rok 2021, ale jak říkáte vy, záleží na tom, jak budou probíhat územní a stavební řízení. V projektu máme zpracovanou ekonomiku, a v současné době připravujeme výběrové řízení na zpracovatele projektové dokumentace.

p. Kinský: V současné době je, co se týče projektu, podstatná jedna věc. Zdali kruhová křižovatka na I/11 za přejezdem Kostelec-Solnice zdali mít směrem na sever 1 výjezd nebo 2 výjezdy. V případě, že Kostelec nad Orlicí nebude souhlasit se zelenou trasou, domluvíte s projektantem napojení z kruhového objezdu na příslušné silnice.

pí Jiráňová – CIRI: Ano.

p. Kinský: Z našeho ZM jsou v podstatě možné 2 výstupy. Za prvé - Všechny strany si vzájemně sdělily argumenty, vyslechly, pochopily, a jednání nebylo vyhrocené, anebo za druhé - ZM odmítá zelenou variantu, s tím, že realizace bude někdy v budoucnu.

Ing. Juříčková – ŘSD: Optimistická varianta doby legalizace je ve stejném termínu, jako je termín obchvatu Častolovic, který už se nám také posunul, vzhledem k posudku životního prostředí, tzn. nejdříve v roce 2024. V případě realizace červené varianty byl předpoklad o 3 roky déle. Ale je to pouze optimistická varianta.

p. Krejsa: Já viděl jakési tabulky a tam byl termín realizace pro Kostelec nad Orlicí 2040.

p. Kinský: Já považuji za optimistickou variantu jakékoliv číslo. Můžeme poděkovat našim hostům a můžeme odsouhlasit usnesení, co se týká zelené trasy. Bude ve smyslu negativní, pozitivní nebo zdrženlivé?

p. Krejsa: Já bych navrhoval se zelenou trasu vůbec nezabývat a požádat stát, jestli by nepřehodnotil ekonomičnost všech těch staveb.

Ing. Juříčková – ŘSD: Aby bylo možné ekonomicky ohodnotit severní variantu je potřeba zpracovat studii. Není šance stanovit odhad ekonomické investice bez toho, aby ta trasa byla navržena, tj. bez stanovení technického provedení. Z našeho pohledu jsou to v tuto chvíli peníze navíc, vynaložené na projektovou přípravu, což by nevadilo. Větším problémem je, že na krajském úřadě již probíhá příprava přeložky II/318.

p. Krejsa: Kostelec nad Orlicí pro to, aby vyhověl státu a vyšel vstříc ohledně přeložky II/318, si také nechal vypracovat studii.

Ing. Juříčková – ŘSD: My jsme přistoupili na červenou variantu, nemáme s ní problém, budeme na ní pracovat dál, jen jsme vás potřebovali seznámit s novými skutečnostmi, které nastaly, a které jsou pro město dost zásadní. Budeme hledat úsporná opatření u obou variant, tj. červená i oranžová varianta.

pí Lehká: Hovořili jste, že potřebujete dát impuls, aby došlo k přepočítání severní varianty, jaký impuls to má být, odkud má přijít, aby došlo k propočítání severní varianty. Pak můžeme srovnávat.

Ing. Šeda: Část té severní varianty je spočítána ve vyhledávací studii, kterou si nechalo zhotovit a zaplatilo město Kostelec nad Orlicí. Nyní by se jen dopracovala část, co je nad Častolovicemi.

pí Lehká: Co by mělo být impulsem?

Ing. Šejnoha – ŘSD: Pro ŘSD je impulsem pro zadání studie oficiální sdělení státu, tzn. usnesení obce, města, ministerstva dopravy....

Ing. Dragoun: znamená to, že by část investice mohla přejít na kraj?

RNDr. Kytlík: Přeložka Častolovic je součástí vládního usnesení, na tu vláda ČR, resp. Ministerstvo financí uvolňuje finanční prostředky. Z našeho pohledu je jedno, jestli se jedná o silnice I. nebo II. třídy, protože to platí ve finále stát.

Ing. Juříčková – ŘSD: Otázkou je, jestli by změnou trasy nedošlo ke „shození“ celého vládního usnesení. Je třeba zaslat ministerstvu dopravy oficiální výzvu, že byste rádi změnili trasu, protože všechny tři stavby jsou součástí vládního usnesení a vy byste vlastně vymysleli novou stavbu.

RNDr. Kytlík: Toto není reálné, vládní usnesení se zcela určitě nezmění. Jiná obec, která je touto stavbou také dotčená, má tyto snahy. Královéhradecký kraj a dotčené obce vedou ostrý boj s ministerstvem zdravotnictví ohledně zachování standardní péče rychnovské nemocnice, a vláda čeká, jestli dojde k otevření vládního usnesení, aby mohly být některé stavby z daného usnesení vyjmuty. A pokud je schválena změna zásad územního rozvoje kraje, jehož je přeložka II/318 součástí, máme

povinnost při jakékoliv změně našeho územního plánu, mít náš územní plán v souladu s vyšší projektovou dokumentací. Tzn. varianta spojeného severního obchvatu od Vamberka po Častolovice je vize logická, ale pokud se budeme dotýkat katastrálních území Čestice, Častolovice, Synkov-Slemeno, Tutleky, Kostelec nad Orlicí a Doudleby nad Orlicí, tak koordinace veřejno-právních municipalit je velmi náročná. Pokud myšlenka obchvatu v zelené variantě je v Kostelci nad Orlicí od 60. let, a dneska tady někdo řekne, že červená varianta se oddálí do roku 2030 nebo 2040, tak pro mě, jako zastupitele je rozhodující rozvojový potenciál města.

Ing. Dragoun: Souhlasím s panem Kytlíkem a chtěl bych navrhnout, abychom odsouhlasili, že s původní zelenou variantou už nebudeme uvažovat, protože mám pocit, že většina zastupitelstva s původní variantou nesouhlasí, a aby výsledkem dnešního jednání bylo to, že jsme původní variantu zavrhlí a tím dali pokyn ŘSD a Královéhradeckému kraji, že s původní variantou nemají uvažovat, a nechceme, aby se realizovala.

RNDr. Kytlík: Můžeme se domluvit na formálním usnesení ZM, že zelená varianta je pro nás „pasé“ a zůstává pro nás přijatelná červená varianta.

Ing. Juříčková – ŘSD: To je přesně ten důvod, proč jsme za vámi přijeli. Příští týden je termín pro vyjádření ke třetí aktualizaci zásad územního rozvoje, která mění stávající koridor ze zelené trasy na tu červenou a ministerstvo dopravy, jako zřizovatel ŘSD, se k uvedené změně bude vyjadřovat a potřebuje vědět, jestli se změnou má souhlasit. Návrh na změnu dalo město, ale ŘSD se změnou musí souhlasit. Proto jsme vás chtěli seznámit se všemi skutečностями, okolnostmi, průběhem řízení a potřebovali bychom vědět, jestli zelená varianta má nějakou naději. Pokud ne, odsouhlasíme změnu zásad územního rozvoje kraje.

Ing. Šeda: Hlasovat se tedy má pod tíží argumentů, které tady máme, za předpokladu, že se dořeší dopravní situace z Kvasin přes Častolovice navrhovaným řešením a my budeme trvat na červené variantě, která se z propočtů, z ekonomických důvodů, z dopravní studie zdá jako varianta naprosto nevýhodná a tudíž v budoucnosti velmi málo realizovatelná.

Ing. Juříčková – ŘSD: Nedokázali byste akceptovat i tu oranžovou variantu? Že by se do zásad územního rozvoje udělal široký koridor, a tím by vznikl prostor pro další posuzování? Na základě vašeho usnesení opustíme zelenou variantu, počkáme na finální řešení častolovického obchvatu, kolik bude stát, a spolu s krajem budeme hledat úsporná opatření na všech třech stavbách. Tzn., příští rok by se mohla spočítat reálná ekonomika s novými náklady na obchvat s estakádou v Častolovicích, kraj bude mít představu o náročnosti jejich stavby, a budeme hledat řešení. Mohli bychom si pomoci oranžovou variantou, pokud by pro město byla přijatelná. Je kratší, je levnější a tím má trochu větší šanci. Ale není to podmínkou. Nebudeme připravovat stavbu, která by byla v rozporu s názorem Kostelce nad Orlicí. Je to pouze rezerva při hledání úspor.

██████████ Dobrý den, chtěl bych říct pár jednoduchých vět. V úvodu jste řekli, že jste nepřijeli nic diktovat, ale přijeli jste hledat řešení. Takové řešení tady bylo naprosto elegantní i ekonomicky, bylo to, které přednesl p. Šeda. Divím se, že takového řešení se vůbec nechytáte, teď když vidíte, že pro Kostelec nad Orlicí je zelená varianta naprosto nepřijatelná, začínáte kličkovat, a začínáte zkoušet, jestli byste neprosadili do usnesení oranžovou variantu. Myslím si, že v usnesení by oranžová varianta vůbec neměla figurovat. A divím se, že takovýmto způsobem jste nejednali v Častolovicích, a nechali jste Častolovice vyřešit situaci ekonomicky nejhorším způsobem, tj. nejdelší tratí zasahující do ochranného pásma Natury 2000, takže nejhorší varianta, jaká vůbec mohla v Častolovicích vzniknout. A vy tady teď zkoušíte, jestli by náhodou nešla v Kostelci nad Orlicí varianta, která by ušetřila 80 – 100 milionů Kč mezi červenou a oranžovou variantou. Měli jste řešit situaci v Častolovicích a tam byste ušetřili mnohem víc. V usnesení by se vůbec neměla objevit varianta V2 (oranžová), ale měla by tam být pouze varianta V1 (červená). Toto by mělo být stanovisko města, tak jako Častolovice vůbec nehlédli na to, co je nejkratší, nejefektivnější, nejlevnější. Ale v Kostelci nad Orlicí se na tom bude bazírovat, v Kostelci nad Orlicí se na to bude upozorňovat, a město se bude tlačit ke zdi tím, že pokud toto neodsouhlasíte, zapomeňte na obchvat. Město je dopravně zatížené středem, vy tu oblast neznáte. Padlo zde, že se uvažuje o rozvoji na 200 let dopředu, tak to není. Častolovice si řekly, že nechtějí z důvodu rozvoje města severní trasu, a to trasa, kudy by to vedlo, ještě není zástavbou zasažená. Když se půjdete

podívat do města, tak v prostorách koridoru zelené varianty se sice ještě nestaví, ale v celé severní části výstavba probíhá. Probíhá také výstavba v rekreační oblasti Štědrá. V době plánování koridoru byla chatová oblast zhruba třetinová oproti současnému stavu. Dneska je Štědrá kompletně celá zastavěná. V případě realizace zelené varianty byste „zařídili“ celou oblast Štědré, a i celou oblast veškeré výstavby, plánované v daném koridoru. Pokud byste tu oblast znali, tak se vůbec nevracíte k zelené variantě. Proč jste to především neřešili v Častolovicích? Pokud by se Častolovice řešily způsobem, který navrhoval Ing. Šeda, byla by to pro Častolovice, Kostelec nad Orlicí a Doudleby nad Orlicí nejelegantnější varianta a dneska by se tady nemuselo řešit, že současné varianty jsou nevýhodné pro uživatele apod. Mně je úplně jedno, jestli najedu 8 nebo 12 km. Vy provádíte hodnocení z hlediska uživatelů, ale proč se v tom případě nechytíte nabízené varianty, která je absolutně nejjednodušší a nejkratší. Myslím si, že by město nemělo vůbec připustit možnost varianty V2 (oranžová) a mělo trvat na variantě V1 (červená).

Ing. Šeda: Myslím si, že předmětem našeho usnesení by měla odpověď na názor p. Krejsy, že město bude iniciovat vypracování studie a ekonomické výhodnosti severního varianty včetně Častolovic. Neshazujeme vládní usnesení. Vládní usnesení vymezuje dopravní zadání a vyhrazuje na to finanční prostředky, a trasování je jiná otázka. A nevěřím tomu, že když ze studie vyplyne, že dojde k úspoře 1mld. Kč, že na to nikdo neuslyší. Jsem pro to, aby se v usnesení objevilo iniciování vypracování studie s ekonomickým propočtem severní varianty obchvatu Častolovic a Kostelce nad Orlicí.

pí Jiráňová – CIRI: Vládní usnesení má svou náplň obsahovou ale i časovou. Do usnesení vlády se dostal obchvat I/11 Častolovice – Kostelec nad Orlicí, protože byly platné koridory územních plánů. To že došlo k možnosti řešení červené varianty s tím, že se umožní posun termínu obchvatu Kostelce nad Orlicí, zásad územního rozvoje a územního plánu by se vzalo na zřetel k projednání města ŘSD, kraje a ministerstva dopravy. Zažádat o severní variantu můžete, ale je to mimo rámec usnesení vlády a předpokládalo by to změnu usnesení vlády.

Ing. Šeda: Říkala jste, že by se jednalo o změnu územního plánu?

pí Jiráňová – CIRI: Několik územních plánů. Severní varianta se dotkne územních plánů Častolovic, Synkov-Slemeno, Kostelec nad Orlicí, Doudleby nad Orlicí, Vamberka. Jednalo by se i o změnu zásad územního rozvoje.

p. Kinský: Opustíme severní variantu obchvatu Častolovic a Kostelce nad Orlicí a v usnesení zdůrazníme, že trváme na červené variantě V1.

pí Jelínková: Máme platné usnesení z roku 2017.

ZM trvá na usnesení ze dne 11.12.2017 č. 6/2017 pod bodem 1) j).

Pro: 13 – Dragoun, Drahorád, Forchová, Jasník, Jelínková, Kaplan, Kinský, Krejsa, Kytlík, Langr, Lehká, Sršně, Svátek
Proti: 0
Zdržel se: 1 - Šeda
Usnesení bylo schváleno.

Návrhová komise a ověřovatelé zápisu následujícího zasedání zastupitelstva města konaného dne 16.9.2019 byli předsedajícím určení již na zastupitelstvu města konaném dne 17.6.2019.

Do návrhové komise navrhuje: pana Ing. Jiřího Svátka jako předsedu
 pana Ing. Jiřího Dragouna jako člena
 pana Václava Krejsu jako člena

Jako ověřovatele zápisu navrhuje: paní Ivu Jelínkovou
 pana Tomáše Sršně.

DISKUSE

žádná

Zasedání zastupitelstva města bylo ukončeno ve středu 7. července 2019 v 18:25 hodin.

František Kinský
starosta města

Ověřovatelé: (Bedřich Jasník)

..... (Ing. Jiří Svátek)

Dne 12.07.2019, Kostelec nad Orlicí

zapsala: Ing. Eva Hynková

USNESENÍ

č. ZM 3/2018

**ze zasedání Zastupitelstva města Kostelec nad Orlicí konaného
v pondělí 7. července 2019 v zasedací místnosti budovy A Městského úřadu
Kostelec nad Orlicí**

Zastupitelstvo města trvá na usnesení ze dne 11.12.2017 č. 6/2017 pod bodem 1) j).

František Kinský
starosta města

Dne 03.07.2019, Kostelec nad Orlicí