

Vážený pane hejtmane, vážení zastupitelé.

Nedá mi to, abych nezareagoval na poslední veřejné zastupitelstvo. V úvodu bych chtěl říci, že nejsem členem občanského sdružení BUK Zdoňov, ale jednám a píši jako řadový občan trvale bydlící ve Zdoňově.

Jsem přesvědčen, že některá vystoupení zastupitelů byla po seznámení s dopisem zasláným o.s. BUK Zdoňov předem připravena. Vzhledem k časovému limitu jednotlivých příspěvků nebylo možno na jednotlivá vystoupení detailně reagovat. Proto jsem se rozhodl napsat tento dopis, který by mohl případným zájemcům v této záležitosti pomoci pochopit skutečnost a otevřít oči.

Nyní moje reakce na vystoupení některých zastupitelů, kteří tvrdí, že jsou námi podsouvány polopravdy:

p. Friml- *nechtěl jsem původně vystupovat, ale když slyším polopravdu tak uvádím, že asfaltová cesta tam nyní je, chybí nějakých 15 m k hranici, zákaz tam není, auta tam jezdí, mám to nafoceno, pojdte se podívat (nikdo se podívat nešel). Poláci mají silnici hotovou, mají zde sociální zařízení a informační cedule. Akorát si děláme ostudu mezinárodní.*

Chybějících 15 m ke hranici nelze vybudovat bez stavebního povolení (bylo provedeno „na bláto“, to svědčí o kvalitě projektu a díla).

Zákaz tam není proto, že vlastník komunikace ji „partyzánským“ způsobem bez souhlasu kompetentních úřadů odstranil již cca v polovině roku 2009 a tím umožnil legální průjezd přes hranici všem vozidlům po nedostatečně dimenzovaných komunikacích a tím vědomě ohrozil bezpečnost a majetek občanů a organizací nejen na české, ale i polské straně. Kdyby takto jednal řadový občan, byl by obžalován a souzen za veřejné ohrožení.



HP dříve – pohled z české strany



HP před položením asfaltu – pohled z české strany



HP dříve – pohled z polské strany



HP před položením asfaltu – pohled z polské strany

p. Friml by si měl nejdříve ověřit to vybudované sociální zázemí na polské straně, aby si nedělal „z ostudy kabát“. Skutečnost je pro silné žaludky (viz. foto - netřeba komentovat). Zobrazená plastová „kadibudka“ byla umístěna cca před 25 roky pro polské pohraničníky.



Na polské straně cca 400 m před HP

Na polské straně cca 50 m před HP

Informační cedule jsou jak na polské straně, tak i na české a to pro pěši a cykloturistiku. K tomuto účelu byly dle charakteru účelu hraničního přechodu vybudovány.



Informace na polské straně před HP

Informace na české straně před HP

Je pravdou a to nijak nepopírám, že asfaltový povrch komunikace v šíři 4,00 m byl na polské straně vybudován již v roce 2009. (viz. foto).



4m silnička se zákazem vjezdu na polské straně, cesta vede ke státní hranici, která je odtud vzdálena cca 500 m jde o mezinárodní cyklotrasu!!

zde je širší cca 5m v Polsku více ve vnitrozemí PR, pokračování mezinárodní cyklotrasy

p. Dohnálek- také jsem nechtěl původně vystupovat, ale nedalo mi to, protože zde zaznívaly některé věci, které nejsou pravda. Tady jsme slyšeli, že kraj chce vehnat provoz na úzkou silnici od člověka, který zastupuje sdružení, které jedním dechem říká, že ta silnice je úzká a druhou aktivitou brání, aby se ta silnice rozšířila. Považuji to za velmi nesolidní. Druhá věc s tím zákazem vjezdu. Samozřejmě takovou silnici nemůže nikdo schválit, Evropa by nám nikdy nedala peníze na silnici po které se nebude jezdit, kdo má tak trošku smyslu pro logiku věci, tak chápe, že to tak ani nemůže být a že se to tak nemohlo stát.

*Panu Dohnálkovi musím vysvětlit, že zastupce sdružení ani já nebráníme rozšíření silnice. Trváme pouze na dodržování zákonů a předpisů. V rozšíření silnice si zabránil předkladatel projektu, kdy požádal stavební úřad o provedení prací **na ohlášení (opravy za cca 100 mil. Kč)**, vědom si toho, že by stavební povolení na takto zpracovaný projekt neobdržel. Tím se vlastně sám vehnal „do pasti“, (nesmí rozšiřovat a provádět práce vyžadující statické posouzení. Neobviňujte tedy z nesolidnosti.*

Tvrzení pana Dohnálka, že “Evropa by nám nikdy nedala peníze na silnici po které se nebude jezdit, kdo má tak trošku smyslu pro logiku věci, tak chápe, že to tak ani nemůže být a že se to tak nemohlo stát“ se mi zdálo také logické do té doby, než jsem zdokumentoval, že k žádosti o dotace je předložena jiná projektová dokumentace (předpokládající provoz motorových vozidel s omezením do 3,5 t) a pro provedení ohlášené stavby zase jiná projektová dokumentace (předpokládající zákaz vjezdu všech motorových vozidel). Opět „partyzánský způsob předkladatele projektu jak klamat příslušné úřady a instituce. Viz. foto Evropa dává peníze i na projekty bez aut, např. Studená Voda Božanov.



Toto je detail ze schválené dokumentace povolené stavby na ohlášení

p. Veselý- po té silnici jsem jel několikrát, myslím si, že informace jsou podávány pod diktátem toho, že kdybych tam měl chalupu, nebo bydlel na okraji obce, chtěl bych mít svůj klid a nemluvil bych jinak. Myslím si ale, že by mělo dojít k tomu jako je to v Německu, nebo Rakousku, že by mělo dojít k takovému otevření hranic, nejenom, že se otevřou velké přechody, ale že když bude chtít dojet ze sousední obce z Polska, aby tam měl možnost dojet, to dnes možné není. Když se to otevře, ta doprava nebude tak hrozná, aby tam nemohli jezdit lidi na kole po těch okolních cestách, protože na ostatních cestách na Broumovsku není tak hrozná, aby se tam na kole nedalo jet. Myslím si, že informace jak jsou zde podávány jsou podávány účelově. Samozřejmě, že za všechno co je zde zpochybňováno nemohu dát ruku do ohně, ale to že by to nějak narušilo ten region, to určitě ne.

Pokud by se jednalo o možnost dojíždění se sousedních obcí, zřejmě by nárůst dopravy nebyl tak hrozný a nelze s takovým názorem než souhlasit. Tato možnost však ze zákona není. Hraniční přechod v případě, že bude schválena doprava pro motorová vozidla mohou přejíždět všichni nejenom z příhraničí. Jak uvádí projekt, cesta turistům směřujících do Adršpašských Skal se zkrátí o 18 km. Jistě této výhody zkrácení dostupnosti bude maximálně využíváno a nárůst dopravy bude značný. Z logiky věci vychází, že v opačném případě by EU neposkytla dotace cca 100 mil. Kč. Takový nárůst dopravy nelze připustit na komunikaci o jednom jízdním pruhu v šíři 3,20-3,60 m.



Provoz na 4m silniče v Polsku



Předjíždění na 3,20m silnici ve Zdoňově

p. Kuřík- doporučuji každému, aby si udělal pěší výlet z Božanova do Radkowa a dále do Vambeřic, kde se udělala nádherná cesta jednosměrná s tím, že na každých 150 m jsou výhybny, jezdí tam osobní automobily pomaličku mezi procesími, které tam chodí do Vambeřic, vyjedou na výhybnu, projedou mezi cyklisty a myslím si, že můžeme být jenom rádi, že se ten cestovní ruch prolíná mezi slovanskými národy a vzpomeňte si – pamětníci pamatují – parkoviště na Slavném, jak je nyní využíváno a kolik cykloturistů jak Čechů tak Poláků a poznávají krásy Broumova, které stojí za to.

*Dovolím si upřesnit situaci v Božanově. Osobní automobily mohou dojet pouze k hraničnímu přechodu, **dál je průjezd omezen dopravní značkou zákaz vjezdu všech motorových vozidel.** Že je neukázněnými řidiči v rozporu s dopravními předpisy překračován je jiná věc. Stejná možnost byla do cca do poloviny minulého roku ve Zdoňově, s tím rozdílem, že zde byla **nelegálně vlastníkem komunikace odstraněna** dopravní značka zákaz vjezdu všech motorových vozidel (viz. výše v odpovědi p. Frimlovi). Nic z naší strany proti cestovnímu ruchu.*

Parkoviště na Slavném je naprosto odlišná věc, cesta do PR nepokračuje, je to slepá cesta končící v národní přírodní rezervaci. Přesně u parkoviště je osazena značka zákaz vjezdu.

Je-li někde vytyčena mezinárodní cyklotrasa a byla li dotována z EU (z Phare?) má jistě nějaké parametry a je naprosto nežádoucí přiznat na ní obousměrný tranzit. Navíc kapitoly z PD o vlivu na ŽP jasně dokládaly, že žádný negativní vliv na ŽP nebude vzrůstat!!



*HP Božanov – Radkow
dojezd omezen k parkovišti*



*HP Božanov – Radkow
dále dopravní značka zákaz vjezdu všech mot. vozidel*

p. ing. Brandejs- k projektu ze strany občanského sdružení je vytýkána nekonceptnost a nekompetentnost. Je pravdou, že na zpracování projektu jsme neměli dostatek času, kolik bychom potřebovali, ale to neznamená, že projektová dokumentace je špatná a že se podle ní nedá stavba realizovat. Podle nás členové občanského sdružení BUK hledají sebemenší záminku jak znemožnit královéhradeckému kraji realizaci tohoto projektu a tím i znemožnit získání finančních prostředků z dotací programů přehraniční spolupráce mezi Českou a Polskou republikou. Z technických věcí – v současné době je komunikace na polské straně hotová, na naší straně je rozestavěná. Na stavební práce bylo vydáno povolení na stanovení uzavírky a stanovení dopravního značení po dobu stavby, které neumožňuje vjezd jiných vozidel, než vozidel stavby a obyvatel obcí Zdoňov a Libná. V nejbližší době požádáme Silniční správní úřad o stanovení trvalého dopravního značení, kdy tento správní úkon je realizován vždy v průběhu realizace příslušné stavby a kde záměrem této žádosti bude zákaz vjezdu vozidel nad 2,5 t a součástí této žádosti bude úprava zúžení vozovky před státní hranicí na šířku 2,2 m tak, aby bylo fyzicky zabráněno průjezdu řidičů nákladních vozidel. S polskou stranou je dohodnuto, že po vydání stanovení trvalého dopravního značení na české straně bude tato strana adekvátně reagovat a přizpůsobí svoje dopravní značení rozhodnutí českých úřadů. Projektová dokumentace v úseku od odbočky na obec Libná po státní hranici předpokládá vybudování výhyben na stávajících sjezdech a zpevněných plochách. Z důvodů zvýšení bezpečnosti a plynulosti silničního provozu jsme zpracovali projektovou dokumentaci, která doplňuje stávající výhybny. Po získání příslušného povolení budou tyto výhybny vybudovány a provedením této úpravy nebude nic bránit zprovoznění toho úseku v obou směrech přes státní hranici. Dále jak jste měli uvedeno v dopise se musím ohradit proti ilegálnímu kácení dřevin. Byl pokácen jeden strom, který způsobil havarijný stav výtokové části kamenného propustku a toto kácení bylo řádně oznámeno. Na závěr ještě jedna poznámka k odstranění závory respektivně k zprůjezdnění hraničního přechodu. Krajský úřad královéhradeckého kraje, odbor dopravy a silničního hospodářství zaslal dotaz na ministerstvo vnitra, odbor všeobecné správy – oddělení státních hranic ohledně postupu a kompetencí ke stanovení charakteru hraničních přechodů. Ocituji nejpodstatnější část. – „Hraniční přechody po Schengenu pozbyly na své aktuálnosti a rozsah dopravy na příhraničních dopravních komunikacích v místech bývalých silničních přechodů, přechodech na turistických stezkách apod., výstavba nových silničních a dalších propojení na státních hranicích je plně v kompetencích jednotlivých vlastníků, nebo správců pozemní komunikace. Myslím, že k tomu není třeba dalších komentářů.“

*Komentář si nemohu odpustit. Již to, že v současné době se hledá „nouzové“ řešení na části komunikace v délce 1,5 km k hraničnímu přechodu (tento úsek měl být do 26.6. 2010 stavebně dokončen - zatím stále k 2.9.2010 rozpracováno) svědčí o kvalitě tohoto projektu jako celku. Členové sdružení BUK nehledají sebemenší záminku, ale upozorňují na hrubé chyby projektu. Neobviňujte je proto z úmyslu zabránit v možnosti získání dotací. Z případných negativních důsledků neobviňujte občany, ale investor ať se zamyslí nad kvalitou projektu jako celku, na způsobu prosazování tohoto projektu a **na způsobu jednání naprosto přehlížející občany a nesouhlasnému vyjádření Zastupitelů Teplíc nad Metují**. S názorem, že kraj jako vlastník komunikace si bude rozhodovat o způsobu jejího využití lze souhlasit za předpokladu, že tak bude konat v souladu se zákony a předpisy.*

Ohledně „výhyben“ snad jen to, že tato dokumentace o které se zmiňujete nebyla schválena příslušnými orgány a hledá se zřejmě jiné řešení. V původní dokumentaci nejsou a investor začal toto nouzové řešení hledat teprve na základě dopisu z Policejního ředitelství, který provedl šetření na místě na podkladě žádosti o.s. BUK Zdoňov.

Navíc doplňuji, že CHKO s výhybnami nesouhlasí.

Legislativa EU po zrušení Shengenu ponechává v CHKO a NP otevření na otázkách vlivu na životní prostředí.

Navíc výklad Schengenské legislativy je sporný a vyhláška, kterou se stanovuje režim v případě nouzového znovuzavedení přísnějšího režimu ostrahy zahrnuje tento přechod mezi pěší, kola a vozíčkáře!!

Místní ÚP nemá přechod zahrnut, ani není v plánu v nyní zpracovávaném!! Zpracovatelé původního projektu, když psali o nulovém vlivu rekonstrukce na ŽP nám potvrdili, že zadavatel (kraj) jim nedsdělil, že přechod má být otevřen pro auta, proto zpracovali dokumentace dle odlišného zadání, které se tak (již potřetí) předělává. Není to snad chaotický a chybný postup? Kdo uhradí prostředky na dodatečné manévry s projektem ?

*Nepochopil jsem Vaše vyjádření „V nejbližší době požádáme Silniční správní úřad o stanovení trvalého dopravního značení, kdy tento správní úkon je realizován vždy v průběhu realizace příslušné stavby“. **Proč žádat o toto značení, když je součástí schválené projektové dokumentace o provedení ohlášené stavby příslušným stavebním úřadem? Má to být další „manévrování“? Domnívám se, že vypracovaný projekt stanovil trvalé značení. V opačném případě nabývám přesvědčení, že projekt je naprostý zmetek.***

Pokud mám v současné době informace, tak investor požádal PČR DI Náchod o dočasné dopravní značení na celou komunikaci ve Zdoňově na další rok. Z toho je zřejmé, že se tato stavba provádět ještě v roce 2011. Původní termín dokončení byl rok 2009. Tento termín splnila polská strana, u nás investor požádal o prodloužení termínu a stavba má být dokončena do 10.9.2010. Tento termín opět nebude splněn.

Podle opěrných zídek(které by si zejména zasloužily opravu) jsou výkopy na položení drenáží (se kterými ve schválené dokumentaci nebylo uvažováno) provedeny zřejmě bez povolení.



Opěrné zídky a výkopy pro drenáže

Investor bude nucen žádat o dodatečné stavební povolení, kterému se původně úmyslně vyhýbal. Kde je řešena otázka šíře komunikace, dopravní zátěže, vliv na životní prostředí, hluková studie atd. , atd... Nedovolil bych si na místě investora tvrdit, že projektová dokumentace je dobrá. Tvrdím, že celá příprava tohoto záměru byla od samého začátku chybně a nedbale (dovolím si tvrdit, že v některých částech úmyslně) zpracována.

Skutečnost a způsob realizace této stavby to dokazuje (část týkající se 4,5 km ve Zdoňově k HP).

Název stavby:	Modernizace přístupových komunikací k hraničním přechodům Broumovského reg. číslo CZ.3.22/1.1.00/08.00664	
Objednatel:	Královéhradecký kraj Pšovanské náměstí 1245 500 03 Hradec Králové	
Zpracovatel projektu:	Regional Development Agency Panská 1492 516 01 Rychov nad Kněžnou	
Správce stavby:	SÚS Královéhradeckého kraje a.s. Kulohorská 59 Hradec Králové	
Hlavní inženýr stavby:	Ing. Jiří Brandejs	tel. 495 540 222
Stavební dozor:	Ing. Irena Vorečková	tel. 431 433 061

Zhotovitel:	STRABAG a.s. Na Štěrku 199/21 150 00 Praha 5	
Stavbyvedoucí:	Tomáš Hofman	tel. 495 798 256
Gen. projektant:	M. J. S. o.s. Hradec Králové, Ing. Miroslav Kubera MADOS MT s.r.o., Ruzička nad Otávou, Ing. Pavel Matys	
Termíny:	Zahájení: 21.9.2009	Ukončení: 10.9.2010
Financováno z Operačního programu přeshraniční spolupráce Česká republika - Polská republika 2007 - 2013		

informační tabule na počátku úseku o „MODERNIZACI“ a termínu zahájení a dokončení
K tomu pokácenému stromu. Je pravdou, že v případě havarijního stavu ohrožujícího zdraví a majetek je tato možnost dána a byla splněna povinnost dodatečného ohlášení do 14 dnů příslušnému úřadu. Je však s podivem, že vlastník komunikace si za 20 let vlastnictví silnice III. tř. (povinnost kontrol § 6 Zákona 104/1997 Sb.) si tohoto havarijního stavu všiml až nyní. Snad jen na doplnění nejedná se o kamenný propustek, nýbrž kamenný mostek (§ 35 Zákona 104/1997 Sb.).



havarijní stav silničního mostku o který se vlastník komunikace dříve nezajímal (dle síly stromu lze odhadnout dobu nezájmu)

Nechá se napsat ještě mnohé, např. zda se jedná o **modernizaci, či pouhé opravy**. Zajímavé by bylo také **ocenění skutečně provedených prací po jejich skončení**. Také otázka **publicity** tohoto projektu, kdy zástupce investora na schůzce s občany seznámil přítomné pouze s uzavírkami a odmítl podat další informace k projektu s tím, že k tomu nemá mandát. Závěrem jen snad zmínka o tom, že ani nový prodloužený termín dokončení stavby do 10.9.2010 jak hrdě hlásá informační tabule nebude opět dodržen. To je zejména důkaz o kvalitě tohoto projektu.

Vážím si těch, kteří měli tuto moji argumentaci (za kterou si stojím) dočíst až do konce. Domnívám se, že celá situace nemusela dojít do takového vyhocení, kdyby předkladatel projektu jednal čestně, zodpovědně a s projektem seznámil občany, kterých se to zejména týká. **Je to i jedna z podmínek textové části projektu pro přiznání dotací**.

Bylo by dobré, aby ti co nevěří se přijeli osobně přesvědčit na místo, popisovanou silnici si projeli automobilem. Jistě by potvrdili, že obousměrná mezistátní doprava je na tak úzké silnici vyloučená. Pan hejtman to nemá k nám tak daleko, aby se na místě přesvědčil o skutečnosti. Riziko ohrožení 100 mil. dotace si jistě takovou pozornost zaslouží.

2. září 2010

Maroušek Luboš
Zdoňov 39
Teplice nad Metují