

Vyjádření Společenství obcí Podkrkonoší

Ministerstvo životního prostředí

Oddělení posuzování vlivů na ŽP
Vršovická 65
100 10 Praha 10

V Pilníkově dne 1.4.2010

Společenství obcí Podkrkonoší, jako dobrovolný svazek obcí, vzniklý za účelem rozvíjení regionu a zachování tradičního venkovského prostředí a života, je složen z dvanácti obcí Horní Olešnice, Dolní Olešnice, Vlčice, Pilníkov, Čermná, Staré Buky, Chotěvice, Vítězná, Kocbeře, Vlčkovice v Podkrkonoší, Kohoutov a Hajnice, považuje za nutnost se vyjádřit k dokumentaci o vlivu na životní prostředí záměru - Rychlostní silnice R11, stavba 1108. R11 je dle platných dokumentů navržena do katastrů dvou obcí nicméně rozděluje náš mikroregion, proto je její umístění a vliv na mikroregion důležitý a spolurozhodující.

Dne 8.3.2010 byla na úřední desce KÚ Královéhradeckého kraje zveřejněna informace o dokumentaci o vlivu na životní prostředí záměru - Rychlostní silnice R11, stavba 1108. Společenství obcí Podkrkonoší tímto dopisem podává ve smyslu ustanovení § 8 odst. 3 Zákona o posuzování vlivů na životní prostředí v platném znění, k dokumentaci v „zákonem“ stanovené lhůtě toto vyjádření, jímž vyslovuje připomínky a námítky k dokumentaci a tímto žádá o prověření níže uvedeného do posudku:

Dle dokumentace byly prověřovány dvě varianty A a D, přičemž ani jedna z nich nezohledňuje námi vznesené požadavky a připomínky ze dne 31.1.2008. Přestože jsme navrhovali řešení, které je dle našeho názoru šetrné a odpovědné, nebylo posuzováno:

Opětovně žádáme MŽP, aby v posudku požadovalo prověření a doplnění "**šetrné a odpovědné varianty - východní kocbeřská**", řídicí se pravidlem, že dálkový koridor by měl na průchodu neuškodit a souvisejícími investicemi prospět v řešení současných problémů. Tuto variantu navrhujeme v trase R11 - 1108, kombinující původní trasu A, B, C a nově i D **takto: od Jaroměře nížeji položená trasa A v zářezu nad obcemi Hořenice a Heřmanice, dále s mostem v stejné lokalitě a dále částečně ve stopě s využitím silnice I.tř. na km 115 - 117 kolem Kuksu - položení níže než návrh A, dále navazující na obchvat Ch. Hradiště (v trase C), se sjezdem v blízkosti současné křižovatky na km 119-120 a dále směřující v zářezu do tunelu, východním obchvatem obce Kocbeře v od uvedeného km 121 do 125, dále nad obcí Kocbeře navazující na trasu varianty B v zářezu na km 125 v místě současné křižovatky na Kouhoutov s přemostěním Kocbeřského potoka jižně křižovatky na Kohoutov. Tunel by byl v délce 2 km od km 121 po protnutí se současnou cestou Škvárovka. Dále vedení na povrchu a opětovné umístění do tunelu pod Kamenným vrchem v souladu s variantou A.**

Tato varianta má z našeho pohledu vycházejícího ze znalosti prostředí včetně širších vazeb, nesporně mnoho výhod:

- Přiblížení MÚK k průmyslové zóně Dvůr Králové
- Snazší údržba v zimních měsících (odstranění problému s „teplotním zlomem“)
- Nenavýšení dalších doprovodných silničních staveb
- Nenarušení vzhledu Lesa Království
- Výborná prostupnost pro zvěř
- Odstraní se problém s velkým zábořem lesního fondu
- Zábor zemědělské půdy bude minimální
- Nedojde k fragmentaci krajiny v okolí Kocbeří (les, pole)

- Budou zachovány základní hodnoty obce Kocbeře
- Menší riziko ohrožení podzemních vod
- Méně obyvatel zasažených negativními vlivy (hluk, prach, pohoda bydlení apod.)
- Možnost přirozeného rozvoje obcí
- Méně dotčených vlastníků
- Nerozdělí se obce od svých částí
- Respektuje kulturně – historické vazby krajiny
- Zachování souladu života lidí s přirozeným prostředím

Žádáme Ministerstvo životního prostředí, aby prověřilo možnosti pro eliminaci všech důležitých negativních vlivů vč. prověření možnosti jiného natrasování s důrazem na fakt, že se jedná o stavbu trvalou a velmi důležitou.

- Dokumentace přes závěr zjišťovacího řízení, kde bylo zmíněno, že je třeba zvážit požadavek na zpracování staveb 1108 a 1109 rychlostní silnice R11 v jedné dokumentaci ve vazbě na vlastní hodnocení velikosti a významnosti vlivů na životní prostředí a případné mezistátní posuzování, toto neřeší a nevysvětluje, přestože se o tomto napojení zmiňuje. Některé skutečnosti tak můžou být zkresleny použitými daty.
- Dokumentace by měla řešit přímé i nepřímé dopady, což dle našeho názoru neřeší.
- Dokumentace neřeší posílení dopravy přes ČR vytvořením evropského silničního koridoru. Dokumentace nehodnotí vzrůst dopravy vytvořením nové atraktivní cesty mezi severní a jižní Evropou a také by měla kvantifikovat množství dopravy, které se při realizaci převede z jiných přechodů mezi ČR a Polskem do této oblasti. Dokumentace by měla umožnit posouzení vlivů na bezpečnost dopravy, emisní zatížení, vytížení současných komunikací. Měla by obsahovat stejné posouzení jiných východněji položených variant projednávaných v minulých letech. Není zcela jasné z jaké metodiky vycházejí výhledové rozsahy dopravy uvedené v dokumentaci.
- Dokumentace nezohledňuje rekreační potenciál území a jeho důležitost pro místní občany a rekreaty.
- Dokumentace neobsahuje možný vliv na ekosystémy nepřímo dotčené ale blízké, jako Krkonoše, Jestřebí hory, Les Království a další potenciálně ovlivněné lokality.
- Dokumentace nevyváženě řeší prostupnost krajiny s návrhem kompenzačních opatření – důkladněji je zpracovaná pro variantu A, proto nelze objektivně vlivy posuzovat.
- Dokumentace nevyváženě řeší opatření pro ochranu přírody (přechody pro obojživelníky, migrační trasy apod.) – důkladněji je zpracovaná pro variantu A, proto ve studii varianta D vychází hůře.
- Považujeme za nedostatek, že posuzovaná varianta D neobsahuje tunelové řešení pod Kamenným vrchem, což by výrazně snížilo dopady jak na přírodu, tak na obyvatele.
- Dokumentace neobsahuje zhodnocení na další urbanizaci a výstavbu ve volné krajině podél trasy (stavby logistických center, benzínových stanic, restaurací). Lze a doporučuje se vycházet ze zkušeností a kvantifikace těchto jevů podél současné trasy D11 a z dálnic v podobných terénech.

- Dokumentace neobsahuje dostatečně jednoduchý popis dopadu na pohledové změny krajiny - pro možnost posouzení stavby vnímáním veřejností - při pohledu z obydlené krajiny.

- Dokumentace nevychází zcela ze studie „Posouzení možného ovlivnění podzemních zdrojů vody – Závěrečná zpráva“ zpracovanou firmou AQH, Praha 8, na str. 24.

- Navrhovaná protihluková opatření: Výstavba a zejména následný provoz rychlostní silnice R11 bude významným zdrojem emisí hluku. Nařízení vlády č. 148/2006 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, stanoví hygienické limity hluku. Navrhovaná protihluková opatření nejsou na dostatečné úrovni popsána a nelze akceptovat pouze obecně nazvaná opatření jako protihluková stěna, neboť tato nemůže svým charakterem v daném území obstát z důvodů začlenění do krajiny (významný dělící efekt, nevhodný krajinný prvek, pohledová a pocitová stránka obyvatel).

- Dokumentace předpokládá protihluková opatření pouze v některých lokalitách s tím, že hladiny hluku jinde budou splňovat zákonné limity, ale pohoda bydlení např. u obce Kocbeře se zcela jistě změní a obyvatelé budou vystaveni trvalému nárůstu hluku, což je nepřijatelné a opatření zde navržena nejsou - varianta A.

- Dokumentace neobsahuje samostatnou studii povětrnostní situace a možného přenosu zplodin se zhodnocením dopadů na bezpečnost provozu na R11 a ostatních komunikacích, obytné zóny a kvalitu života obyvatel. Poukazujeme na tento fakt v souvislosti vedení varianty A převážně v otevřeném terénu, kdy při západním proudění vzduchu má negativní vliv na přilehlé obce Kocbeře a Choustníkovo Hradiště.

- Dokumentace nerespektuje povinnost mezistátního posouzení EIA pro stavbu R11, kterou ukládá § 11-13 zákona EIA i čl. 7 směrnice EIA, tj. že musí být projekty s předpokládanými vlivy na území jiného státu posouzeny v tzv. mezistátním procesu EIA. Projekt stavby R11 zcela bezpochyby významně ovlivní dopravu směřující do Polské republiky a otevře nový transevropský silniční dopravní koridor.

- Dokumentace neposuzuje projekt souvisejících a plánovaných dopravních přivaděčů a koncepci změny role současných komunikací. Poukazovali jsme na nutnost, aby tyto stavby byly posuzovány společně s plánovanou stavbou.

Náš dobrovolný svazek obcí, koordinující rozvoj venkova a propojenost společenství obcí v regionu po projednání na společném zasedání vyslovuje následující obavy:

- Domníváme se, že R11, jakkoli viděná jako součást koncepce dopravy v ČR, bude mít na naše území zejména negativní dopady. Mezi přímé dopady lze zařadit přímou výstavbu se všemi souvisejícími rizikovými jevy v blízkosti stavenišť (možná rizika - hlučnost, prašnost, zvýšené zatížení okolních komunikací, ohrožení v případě havárií apod.), dále následný dopravní provoz na R11, který bude postupně kumulovat z okolních regionů se všemi doprovodnými jevy - nepředvídatelná výstavba doprovodné infrastruktury (pumpy, motoresty, obchodní centra, skladové haly), hlučnost, prašnost, riziko vzrůstu kriminality (prostituce, loupeže, krádeže apod.), která je průvodním typickým jevem příhraničních dopravních tahů. Dalším negativním jevem typickým pro české dálkové trasy je nedostatečné zajištění úklidu v okolí komunikací, které druhotně ovlivňuje estetické vnímání regionu.
- Obáváme se zároveň nárůstu dopravy na komunikacích navazujících na přivaděče s R11. Tyto komunikace nejsou na případnou zátěž technicky připraveny a vedou většinou obydleným územím uprostřed obcí. Tyto návaznosti nejsou v dokumentaci stavby 1108 zmíněny a respektovány.

- Dokumentace dostatečně neobsahuje další záměry vývoje stávající silniční sítě v regionu v souvislosti s výstavbou R11.
- Nedostatečně zohledněné klimatické podmínky regionu povedou ke zvýšené potřebě chemického posypu silničního povrchu, následné splavování těchto chemikálií do přilehlého okolí s rizikem kontaminace vodních zdrojů - zdrojů pitné vody i povrchových vod, využívané zemědělské půdy a lesů.
- Silniční těleso bude výrazným dělícím prvkem v krajině nejen s estetickým, ale i sociokulturním dopadem na konkrétní obce a následně tak i na celý mikroregion Podkrkonoší. Místně pak dojde ke snížení celkového potenciálu využití území k bydlení a rekreaci. Obáváme se, že takovýto výrazný rušivý prvek negativně ovlivní současný krajinný ráz a obecné vnímání regionu jako klidové oblasti a rekreačního předpolí hor s perspektivou rozvoje měkké turistiky.
- Přínosy jako např. odvedení dopravy z obcí a urychlení přesunu za prací se našich obcí významně nedotknou, efekt by se snáze nahradil obchvaty obcí a řádnou údržbou stávající komunikace a její rekonstrukcí. Naopak dojde k omezení dopravní obslužnosti - staneme se průjezdnou oblastí, k snížení priority údržby současných komunikací důležitých pro místní a regionální pohyb obyvatel.
- Dokumentace nehodnotí negativní vlivy související s následnou urbanizací, bariérou a vlivy na prostředí, rychlostní komunikace R11 naprosto popře současné strategické dokumenty v území zdůrazňující zejména funkce bydlení, obnovy venkova, péče o krajinu a rekreace.
- Dokumentace neřeší případné industriální záměry, které mohou popřít současné pojetí venkova, narušit historickou kontinuitu území a jejího životního stylu.
- Navrhovaná opatření nám neposkytují dostatečné záruky, že nedojde k trvalému narušení rozsáhlých křídových sedimentů, které se nacházejí na rozsáhlém území Podkrkonoší a jsou bohatou pramennou oblastí v pásmu Les Království, která skýtá perspektivu využití v budoucnu. Prameny využívané v současnosti jsou i důležitým strategickým zdrojem pitné vody vysoké kvality.
- Vedení trasy A, procházející přímo pásmu hygienické ochrany vod v oblasti „Janská Studánka“, je i do budoucna nestrategickým krokem, s ohledem na nutnost zvýšené péče o zdroje kvalitní pitné vody. Voda je strategickou surovinou v celosvětovém měřítku.

Za DSO Společenství obcí Podkrkonoší
Marcela Linková, předsedkyně