

OBEC KOCBEŘE

544 64, okres Trutnov

Ministerstvo životního prostředí
oddělení posuzování vlivů na ŽP
Vršovická 65
100 10 Praha

Váš dopis značky/ze dne: 1385/ENV/08, kód záměru MZP196

Věc: Vyjádření obce Kocbeře k oznámení záměru - „Rychlostní silnice R11, stavba 1108“

Dne 14.1.2008 obdržela naše obec oznámení záměru - „Rychlostní komunikace R11, stavba 1108“ (dále jen „oznámení“) a dne 21.1.2008 byla zveřejněna informace o oznámení na úřední desce Krajského úřadu Královéhradeckého.

V zákonné lhůtě dvaceti dnů podává Obec Kocbeře podle § 6 odst. 7 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (dále jen „zákon“) k oznámení následující vyjádření.

Oznámení řeší tři varianty záměru, bez ohledu na to, že se domníváme, že k posouzení měla být předložena varianta pouze jedna, je nepochybné, že ani jedna z variant není v souladu s tím, jak tuto stavbu řeší územní plán velkého územního celku Trutnovsko – Náchodsko.

Skutečnost, že je oznámení předkládáno ve třech variantách, potvrzuje, že se jedná pouze o „průzkum“ průchodnosti jedné z předložených variant a ne objektivní posouzení záměru tak, jak to má zákon na mysli.

Po prostudování obsahu oznámení Obec Kocbeře dospěla k závěru, že ani jedna z navržených variant negarantuje ochranu zákonných práv a zájmů obce a jeho obyvatel, zejména na úseku ochrany přírody a krajiny a zdravého životního prostředí.

Podle zákona č. 128/2000 Sb., o obcích (obecní zřízení), ve znění pozdějších předpisů je jednou z prioritních povinností obce pečovat o všestranný rozvoj svého území a o potřeby svých občanů a při plnění svých úkolů chránit též veřejný zájem. Pokud má obec Kocbeře toto poslání naplňovat, nezbyvá jí nic jiného, než s předloženými variantami vyjádřit nesouhlas, protože oznámení ve všech předložených variantách zakládá stav, který je pro potřeby obce a jeho občanů z následujících důvodů nepřijatelný.

Předložené varianty se od sebe, z hlediska dopadu záměru na území Obce Kocbeře a jejího okolí, neliší natolik, aby bylo nutné vyjadřovat se ke každé zvlášť. Stejným způsobem je

koncipován i obsah posuzovaného oznámení, které se ve své podstatě rozdílností vlivu jednotlivých variant na okolí v době provádění stavby a jejího užívání nijak nezabývá. K obsahu oznámení podáváme následující vyjádření, ve kterém jednotlivé varianty řešení nejsou z výše uvedených důvodů posuzovány samostatně.

Je nepochybné, že stavba silnice díky svým negativním vlivům ohrozí a zejména zcela zbrzdí další rozvoj obce, zásadním způsobem sníží atraktivitu území obce pro individuální výstavbu, podstatně zhorší pohodu bydlení ve stávajících objektech pro bydlení a podmínky pro rekreaci ve stavbách pro individuální rekreaci a o zhoršení podmínek pro rozvoj pěší a cykloturistiku ani nemluvě.

Území Obec Kocbeře protíná komunikace, které prokazatelně svými negativními účinky, zejména hlukem a množstvím znečišťujících látek v ovzduší, překračuje limity stanovené příslušnými právními předpisy. Realizaci záměru se však situace ještě zhorší, protože jednak dojde k nárůstu dopravy a záměr ani v jedné své variantě neuvažuje o žádných opatřeních, která by podmínky pro bydlení v obci zlepšila natolik, aby se v ní dalo v klidu a pohodě relaxovat a odpočívat po práci, na což mají obyvatelé a také rekreující se občané ze zákona nárok.

Navrhovaná silnice necitlivě protíná zastavěnou část obce a nepříjemným způsobem tak odděluje od jejího středu část – Novou Ves. Přestože stávající komunikační síť a dopravní vazby zůstanou zachovány, dojde k vytvoření optické bariéry (mimoúrovňová křižovatka, násep silnice), které obec rozdělí z hlediska nejen územního, ale zejména zájmů a potřeb obyvatel na dvě samostatné části.

Silnice představuje velmi necitlivý zásah do krajinných funkcí tím, že protíná nadregionální a regionální biokoridor a porušuje celistvost lesního komplexu Království. Esteticky zcela znehodnocuje prostor mezi obcí Kocbeře a osadou Janská Studánka, který je využíván pro rekreaci místních obyvatel.

Záměr představuje potenciální ohrožení jediného velmi kvalitního vodního zdroje obce v prostoru Janské Studánky. K ovlivnění vydatnosti zdroje nebo kvality jímané vody může dojít vlivem jak stavebních prací, tak i následně během provozu na silnici, při kterém je nutné počítat i s možnou havárií cisteren převážejících materiál schopný způsobit ekologickou havárii.

S výrazným zhoršením životního prostředí je třeba počítat i v případě, že dojde z jakéhokoliv důvodu k odklonu dopravy z R11, kdy by odkláněná doprava neprojížděla plynule obcí, ale po sjezdu z MÚK Kocbeře by do obce ústila vedlejší silnicí II/300. Tuto situaci ale oznámení neřeší, ačkoliv by mělo, protože ji nelze vyloučit.

Na území obce Kocbeře by realizací záměru došlo ke značnému záboru orné půdy a fragmentací polností, což bude mít negativní dopad na místní zemědělskou výrobu.

Z výše uvedených důvodů požadujeme prověřit trasu vedenou ve větší vzdálenosti od obce Kocbeře. Změna by začínala přibližně na km 122 odklonem k JZ, následně by se R11 se nořila do zářezu a mimoúrovňové křížení by bylo provedeno podjezdem pod II/300, křižovatka s II/300 je oproti původnímu umístění posunuta o cca 400 m k JZ. Trasa by se dále stáčela k severu a pravostranné přítoky Kocbeřského potoka by překonávala SZ od osady Janská Studánka, v dalším průběhu by se postupně vracela do koridoru varianty B, ke spojení s oficiální trasou by došlo přibližně v km 126,0. Průchod lesním komplexem Království je třeba navrhnout částečně tunelový tak, aby došlo k minimalizaci vlivů na lesní porosty a aby byla zajištěna volná migrace živočichů nadregionálním biokoridorem.

Současně se změnou trasy požadujeme prověřit i odlišné napojení rychlostní silnice R11 na stávající dopravní síť. Aktuálně navržená MÚK Kocbeře na II/300 představuje pro obec ohrožení při odklonu dopravy z R11. Při uzavření silnice jižně nebo severně od MÚK Kocbeře by odkláněná doprava najížděla na stávající I/37 přes křižovatku s II/300 umístěnou v centru obce. Dopravní řešení této křižovatky není optimální, dá se předpokládat vznik kolon a výrazné zvýšení hlučnosti vlivem brzdění a rozjíždění vozidel. Bylo by vhodnější, aby odkláněná doprava projížděla obcí přímo bez nutnosti prudkých změn rychlosti jízdy. Toho lze docílit sloučením dvou navržených křižovatek (MÚK Kocbeře v km 122,7 a MÚK Choustníkovo Hradiště v km 117,4) do centrálně umístěné MÚK se silnicí II/299 na km 119,6.

Další variantou řešení je odklon od stávajícího průběhu trasy, který by nastal zhruba v km 121,5, odkud následuje překonání Kocbeřského potoka mostem a zaústění do cca 3 km dlouhého tunelu, který severním portálem vyústuje v místě protnutí trasy místní komunikací zvanou Škvárovka. Následně by trasa opět překonávala Kocbeřský potok a na druhé straně údolí by se nořila do zářezu (popř. tunelu pro zajištění funkčnosti nadregionálního biokoridoru) a následně by se vracela do stopy varianty B. Částečně tunelový východní obchvat obce zajišťuje zásadní redukci negativních vlivů silnice na obyvatelstvo, krajinný ráz i krajinné funkce a neohrožuje vodní zdroje obce Kocbeře v prostoru Janské Studánky.

Za další variantu řešení obec Kocbeře považuje optimalizaci stávající silnice o parametrech S11,5/80 s vybudováním obchvatů obcí a stoupacích pruhů v kopcích.

Oznámení neobsahuje výsledky dopravního modelování pro předmětnou silnici. Bez znalosti výhledových intenzit dopravy na jednotlivých úsecích R11 nelze vypracovat hlukovou a imisní studii a není tak možné objektivně posoudit zdravotní rizika hluku a emisí z dopravy. V souhrnu na straně 7 oznámení je uvedeno, že „významné navýšení intenzity dopravy oproti nulové variantě se nepředpokládá“, toto tvrzení nebylo doloženo žádnými podklady (dopravní studii) a lze jej označit jako matoucí a zřejmě nepravdivé. Rovněž odhady dopravních intenzit zmiňované na str. 24 oznámení nelze považovat za seriózní podklad.

Obec Kocbeře připomíná, že silnice R11/D11 spolu se souvisejícími záměry, zejména R35, zcela zásadním způsobem změní dopravní vztahy mezi Polskem a Českou republiku, na R11 se nepochybně přesune část dopravy nejen z I/33, I/14, ale též z některých hlavních silničních tahů v Libereckém kraji.

Požadujeme, aby v rámci zpracování dokumentace EIA byla vyhotovena speciální dopravní studie pro výhledový rok minimálně 2025. Dopravní studie musí vycházet z dopravního modelu celé České republiky a musí rovněž zohledňovat mezinárodní dopravní vazby.

Rychlostní silnice R11 má být součástí mezinárodního dálkového tahu E67 Varšava - Wroclaw - Hradec Králové – Praha, není tedy zahrnuta v evropské síti páteřních komunikací TEN-T. Jelikož chybí dopravní studie, je jen velmi obtížné odhadovat budoucí dopravní intenzity. V oznámení je dokonce uvedeno, že se nepředpokládá navýšení dopravy oproti stávající silnici I. třídy. Silnice je vedena v pahorkatině s převýšením terénu až 260 m. V rozporu s těmito fakty je silnice velkoryse navrhována v parametrech 27,5/120. Obec se domnívá, že vzhledem k reliéfu a očekávaným intenzitám dopravy jsou zcela vyhovující parametry 25,5/100. Takto snížené parametry dovolují nalézt technické řešení, které bude mnohem citlivější k místní harmonicky utvářené krajině a bude mít přijatelnější vlivy na obyvatelstvo.

Požadujeme, aby v dokumentaci EIA byla řádně zdůvodněna potřeba záměru včetně navrhovaných technických parametrů (27,5/120), považujeme za vhodné zvážit rovněž výstavbu pouze v polovičním profilu. Stávající zdůvodnění považujeme za zcela nedostatečné.

Dokumentace EIA by měla v návrhu kompenzačních opatření (kapitola D.IV) obsahovat požadavek na zpracování plánu sadových úprav okolí rychlostní silnice v rámci následných stupňů projektové přípravy. Už v rámci dokumentace EIA by ovšem měly být stanoveny základní parametry ozelenění.

Místní krajina je charakterizována jako harmonicky utvářená pahorkatina s četnými velkoplošnými agrárními prvky. Pro tento krajinný typ představují liniové dopravní stavby vždy velmi významný rušivý prvek. Pro všechny varianty rychlostní silnice R11 vedené západním obchvatem obce požadujeme zmírnění negativních vizuálních vlivů pásem vysoké dřevinné zeleně o šířce alespoň dvacet metrů po obou stranách komunikace.

Vodní zdroje SZ od Kocbeře, které leží v CHOPAV Východočeská křída, jsou pro obec jediným zdrojem mimořádně kvalitní pitné vody. Navržené varianty A a C přímo zasahují do OPVZ II. stupně a ve vzdálenosti několika desítek metrů se blíží hranici ochranného pásma I. stupně, potenciální riziko ovlivnění těchto zdrojů záměrem je tedy poměrně vysoké. K ovlivnění kvality vod může docházet únikem vodám škodlivých látek v období výstavby a rovněž v období provozu na silnici. Vydutost jímaných podzemních vod může být dále ohrožena zakládáním mostního objektu v blízkosti vodních zdrojů.

Oznámení neobsahuje žádná konkrétní opatření k ochraně podzemních vod SZ od Kocbeře. Dokumentace proto musí obsahovat podrobný popis všech opatření, která budou zahrnovat zejména dostatečné mechanické zábrany na okrajích silnice a svod veškerých dešťových vod ze silnice do retenčních nádrží a předčištění v odlučovačích ropných látek před jejich vypouštěním do vodotečí. Vyhodnocení všech možných vlivů silnice na zdroje podzemních vod (se zahrnutím vrtu firmy Peter GFK) včetně návrhu ochranných opatření musí být provedeno speciální hydrogeologickou studií.

V oznámení se na str. 23 konstatuje, že omezení provozu po dobu výstavby vyvolá poměrně velké problémy, mezi které je nutné počítat zejména zvýšenou prašnost, hluchost a zvýšený průjezd těžkých nákladních vozidel obcí. V rámci Dokumentace EIA proto požadujeme podrobně popsat a vyhodnotit veškeré negativní vlivy na obyvatelstvo spojené s výstavbou a navrhnout zmírňující opatření. Obáváme se zejména neúnosného zatížení stávající silnice a rizika statického narušení budov způsobeného vibracemi z těžké nákladní dopravy.

Obsah oznámení potvrzuje skutečnost, že dojde k negativnímu vlivu záměru na rekreační potenciál lesního komplexu Království, který obklopuje obec Kocbeře. Dále že bude mít R11 nepochybně negativní vliv na využití území v blízkém okolí obce. Předpokládá se zejména snížení atraktivity pro novou výstavbu a ovlivnění zemědělské produkce redukcí plochy orné půdy a ztíženým obhospodařováním pozemků. Všechny tyto vlivy mohou způsobit zastavení rozvoje obce, popř. snížení počtu obyvatel.

V dokumentaci EIA proto očekáváme podrobnou analýzu socioekonomických vlivů záměru na obec Kocbeře a srovnání rozdílů mezi jednotlivými navrženými variantami.

Závěr:

Požadujeme pokračovat v posuzování vlivů na životní prostředí zpracováním dokumentace EIA. Předložené varianty A a B navrhujeme upravit dle našich připomínek, dále požadujeme prověření východního obchvatu obce a rovněž předložení varianty optimalizace stávající silnice I/37.

Dokumentace musí obsahovat důkladné zdůvodnění záměru včetně navrhovaných technických parametrů, důkladné porovnání socioekonomických dopadů jednotlivých variant a dále požadujeme zpracovat speciální dopravní studii, hlukovou studii, rozptylovou studii, hydrogeologickou studii, studii zdravotních rizik, komplexní posouzení vlivu variant na krajinný ráz a migrační studii.

Obec Kocbeře
Eva Rezková - starostka
Nové Kocbeře 53
544 64 Kocbeře

Přílohy: Vyjádření provozovatele vodovodu
Rozhodnutí - PHO

Na vědomí:

Krajský úřad Královéhradeckého kraje, odbor životního prostředí, Wonkova 1142, 500 02
Hradec Králové

IČO: 00278009
DIČ: 26900278009

Bank. spojení: ČSOB, divize Pošt.spoř.
Číslo účtu: 164889272/0300

Telefon: 499623520
e-mail: ou.kocbere@cmail.cz
starosta.kocbere@cmail.cz