

Městský úřad Rovensko pod Troskami	Čís. dopor.
DOŠLO: 8-02-2023	Zpracovatel
Č.j.: 139/2023	Ukl. znak
Přílohy	

Za Rovensko v Českém ráji, z. s.
Komenského 162
512 63 Rovensko pod Troskami

V Praze , dne 6.2.2023

Naše zn.: RSD-17324/2023-1

Reakce na dopis spolku Za Rovensko v Českém ráji, z.s., ve věci silnice I/35 přes Rovensko pod Troskami

Vážený členové výboru,

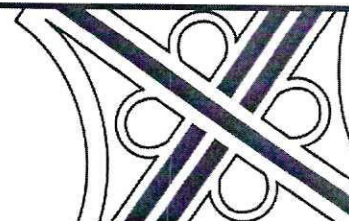
dovoluji si ve stručnosti reagovat na dopis vašeho spolku Za Rovensko v Českém ráji, z.s., ze dne 28.12.2022 ve věci vedení silnice I/35 v oblasti Rovenska pod Troskami, jehož součástí byla též Petice za silnici I/35 v úseku Turnov – Úlibice šetrnější cestou.

V současné době Ředitelství silnic a dálnic ČR (ŘSD ČR) připravuje na stavbu „I/35 Ohrazenice – Úlibice“ podrobnou technickou studii včetně rozdělení na jednotlivé stavby ve variantě E12, která byla vybrána a doporučena Ministerstvem životního prostředí (MŽP) na základě souhlasného Stanoviska EIA (posouzení vlivu záměru na životní prostředí) ze dne 4.8.2021 pod kódem MŽP 462.

Předně je nutné uvést, že není pravdou, že je trasa této silnice posuzována invariantně. Trasa silnice I/35 Turnov - Úlibice byla na začátku procesu posuzování vlivu na životní prostředí předkládána dle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, jako „Oznámení“ v pěti variantách.

V závěru zjišťovacího řízení ze dne 29. 4. 2016 bylo výslovně MŽP uvedeno, které varianty se budou v dalším procesu, tedy v „Dokumentaci“ ve smyslu zákona, dále posuzovat, a na které bude vypracována vlastní „Dokumentace“. Byly to varianty E1, E11, E12 a E2. Vámi nyní navrhaná tunelová varianta nebyla nikdy ze strany MŽP a ani dalších subjektů požadována.

Dokumentace EIA byla zpracována autorizovanou osobou a předložena k posuzování dle platného zák. č. 100/2001 Sb., dále byl vyhotoven Posudek a vydáno Stanovisko pod kódem MŽP 462 (www.cenia.cz) dne 4. 8. 2021 s platností na 7 let, s možností dalšího prodloužení ve vybrané variantě E11 nebo E12, jak bylo výše uvedeno. Varianta E2 byla vyhodnocena z hlediska životního prostředí jako varianta nejméně vhodná.



Vzhledem k závěrům závazného Stanoviska k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí vyplývajícího z procesu EIA, během kterého bylo umožněno široké veřejnosti zúčastnit se jednání a vznášet připomínky, stejně jako v procesu SEA, bylo provedeno ekonomické hodnocení, jehož součástí byl i přivaděč v podobě silnice II/283, v souladu s Rezortní metodikou na variantu, která byla z pohledu životního prostředí akceptovatelná. Na základě kladného výsledku byla tato varianta odsouhlasena k další přípravě Centrální komisí Ministerstva dopravy (CK MD). Jelikož z ekonomického hodnocení vyplývá přínos přeložky silnice I/35 do nové stopy v podobě eliminace stávajících průjezdních úseků, kde jsou obyvatelé zasaženi hlukovou zátěží a zároveň dojde k adekvátnímu propojení páteřních komunikací silniční sítě České republiky v uceleném tahu.

Toto je standardní postup přípravy silničních staveb. Ekonomické hodnocení je u takovéto stavby finančně i časově náročný proces, obdobně jako proces EIA a není účelné se jím zabývat, dokud není znám způsob průchodu daným územím.

Vzhledem k nákladům na tunelovou variantu, která bude mít výrazně vyšší stavební a zároveň i provozní náklady a výsledkům ekonomického hodnocení stávajícího řešení, je vysoce pravděpodobné, že by ekonomické hodnocení nedosáhlo požadovaných hodnot EIRR a nebylo by tak možné pokračovat v přípravě stavby. Stavba tunelu by byla velmi technicky náročná s obrovským zásahem do krajiny (muselo by se jednat o hloubený tunel – problémy s výstavbou, zásah do podzemních vod, ochrana rostlin a živočichů apod.) a zároveň by se stavba výrazně přiblížila hranici chráněné krajinné oblasti.

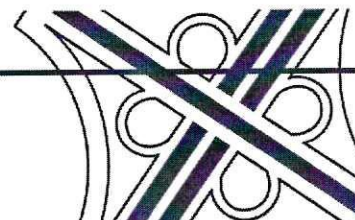
Ekonomické hodnocení HDM-4 se standartně počítá až po předložení záměru k odsouhlasení CK MD a je nutné upozornit, že smyslem posuzování vlivů stavby na životní prostředí je právě jen vliv stavby na životní prostředí a nikoliv ekonomická hlediska.

Během dvacetileté přípravy stavby bylo zpracováno mnoho prognóz a dopravních studií (např. AF CITYPLAN a jiné i jako podkladové studie pro KULK), které zpřesňovaly záměr s aktualizací sčítání dopravy a bylo předloženo i nyní na CK MD.

Závazné Stanovisko s 23 podmínkami pro fázi přípravy, jak správně uvádíte, je standardní počet podmínek pro Dokumentaci EIA takového rozsahu, tj. 32 km a rozhodně z toho nelze vyvozovat mylné závěry, že se jednalo o nekvalitní zpracování podkladů. Příslušným úřadem dle zák. č. 100/2001 Sb., je pro stavbu vedoucí přes dva kraje a takového rozsahu MŽP ČR, které má právo požadovat případná doplnění. Ta požadována nebyla. Co má následná Dokumentace obsahovat a jaké varianty, je patrné ze závěrů zjišťovacího řízení ze dne 29.4.2016 (strana 3 odůvodnění).

Obdrženou petici občanů bereme na vědomí, nicméně je nutné uvést, že celý proces dle zákona č. 100/2001 Sb. byl plně transparentní, dle zákona, včetně účasti veřejnosti a dlouholetá příprava, která dospěla k souhlasnému Stanovisku s platností na sedm let, pokračuje a není možné se vracet zpět k novým variantám a nebo k variantám, které byly již jednou odmítnuty. Proces posouzení dle zákona č. 100/2001 Sb. je ukončen a při podstatné změně by investor stavby nedostal kladné verifikační stanovisko a musel opakovat celý proces EIA znovu, což by znamenalo značné zdržení v přípravě stavby a nevhodný postup ŘSD ČR při přípravě této stavby.

Záměr stavby byl dále předložen ve variantě E12 ke konci roku 2022 ke schválení na CK MD. CK MD doporučila k další přípravě variantu E12 a to je pro ŘSD ČR závazné. Veškeré připomínky, které dále uvádíte z hlediska jednotlivých složek životního prostředí, řeší a řešila rozsáhlá Dokumentace EIA včetně vizualizace. Občané měli možnost se vyjádřit stejně tak, jako volení zastupitelé a dotčené orgány státní správy.



Podotýkám, že nepřesně uvádíte, že stavba v oblasti Rovenska pod Troskami je v CHKO Český ráj. Stavba se dotýká okrajově CHKO Český Ráj pouze na začátku trasy, v oblasti Rovenska není CHKO Český Ráj. Dále konstatuji, že snahou bylo minimalizovat vliv stavby na krajinný ráz a pohledové osy. Je rovněž vyloučen vliv na soustavu NATURA 2000. V předkládané variantě E2 povrchová (což potvrzuje nepřesnost o invariantním posuzování) - nebyla vyžadována, ani předepsána ze strany MŽP varianta v tunelu - viz ZZŘ z 29.4.2016.

Byla-li odsouhlasena Stanoviskem varianta E11 nebo E12, umožňuje technické napojení tak, jak je nyní posuzováno v samostatném procesu EIA – přívaděč Semily – sil. II/283 Zelený Háj.

ŘSD ČR samozřejmě respektuje vyjádření názoru vašeho sdružení i občanů, nicméně musím konstatovat, že proces přípravy stavby z hlediska vyhledávání jednotlivých variant řešení již pokročil natolik, že není možné se vrátit zpět k opětovnému srovnávání. Jak Ministerstvo dopravy, tak Ministerstvo životního prostředí ve svých stanoviscích ze dne 26.11.2021, resp. 19.11.2021 potvrdila svá rozhodnutí a nedoporučují zásadně zasahovat do posouzeného řešení. Investor by se vystavoval novému procesu EIA. Je také důležité uvést, že vybraná trasa je v souladu s Politikou územního rozvoje ČR a se Zásadami územního rozvoje Libereckého kraje.

Vážení členové výboru, přestože musím za naší organizaci konstatovat shora uvedené závěry, neznamená to však v žádném případě, že nejsme připraveni s vaším sdružením o problematice stavby I/35 dále diskutovat a hledat taková řešení, která budou představovat uspokojivé závěry pro členy sdružení i další občany Libereckého kraje. Na společném jednání za účasti pana ministra dopravy bylo dne 30.1.2023 například dohodnuto, že ŘSD ČR zadá architektonicko - krajinářské posouzení vybrané varianty z hlediska jejího dopadu na krajinu. Toto zadání aktuálně připravujeme.

Musíme ale přihlédnout ke skutečnosti, že proces přípravy dopravních staveb je časově náročný a velmi formalizovaný proces, ve kterém je třeba aktivně uplatňovat vyhrazená práva jednotlivých účastníků v těch fázích procesu, které jsou k tomu určeny. V opačném případě není možné tento proces efektivně realizovat a dosáhnout požadovaného cíle, kterým je možnost využívat všech pozitivních dopadů rozvoje dopravní infrastruktury právě občany České republiky.

Digitálně podepsal
Ing. Radek Mátl
Ředitelství silnic a dálnic ČR
06.02.2023 11:35:36

S pozdravem

Ing. Radek Mátl
Generální ředitel
Ředitelství a silnic a dálnic ČR

