

Město Rovensko pod Troskami
Náměstí prof. Drahoňovského 1, 512 63 Rovensko pod Troskami
Tel: 481382236, e-mail: m.u@rovensko.cz

Mgr. Evžen Doležal
ředitel odboru posuzování vlivů na životní prostředí
a integrované prevence
Ministerstvo životního prostředí
Vršovická 65
100 10 Praha 10

Vaše č.j.: 75775/ENV/15

Naše č.j.: 945/2015

Datum: 10.ledna 2016

Věc: Vyjádření k oznámení záměru „Silnice I/35 Turnov - Úlibice“

Město Rovensko pod Troskami se jako dotčený samosprávný celek v souladu s § 6 odst. 7, zák. 100/2001 Sb. – o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů, vyjadřuje k Oznámení záměru „Silnice I/35 Turnov – Úlibice, zahájení zjišťovacího řízení, takto:

1. Do Oznámení záměru „Silnice I/35 Turnov-Úlibice (dále jen Oznámení), není zahrnuta varianta procházející lesním komplexem severně od Rovenska p.Tr., procházející mezi Křečovicemi I. Díl a Křečovicemi II. díl, dále přes lesní komplex severně od obce Holenice, viz Stavebně technický koncept zadaný ŘSD ČR, Čerčanská 12, Praha 4, kterou zpracovala firma Mott MacDonald Praha, spol. s r.o., Národní 984/15, Praha 1 (dále jen varianta Mott MacDonald). Tato varianta byla zahrnuta do studie proveditelnosti zpracované v říjnu 2014, kde bylo zahrnuto 6 variant. Studii objednalo ŘSD ČR, zpracovatelem studie proveditelnosti byla firma Valbek s.r.o.

Ze zápisu z jednání o návrhu variantního silničního spojení Ohrazenice (Turnov) – Úlibice, silnice I/35 ze dne 7.11.2014 je zřejmé a účastníci se shodli, že:

- v oblasti Turnova bude ŘSD ČR plně respektovat trasu zakotvenou v územním plánu města,
- v prostoru Rovenska p.Tr. nebude dále sledována varianta nově pojmenovaná jako E2,
- trasa s ohledem na výhledové dopravní intenzity provozu nebude řešena ve čtyřpruhovém uspořádání,
- do hodnocení vlivu stavby na životní prostředí budou předloženy dvě varianty – stávající E0 a varianta návrhová, tj. kromě varianty dle územního plánu (nově nazvaná E1) bude zahrnuta ještě severní varianta procházející lesním komplexem,

- MD ČR a Liberecký kraj vyvolají jednání s Královéhradeckým krajem ve věci návaznosti trasy v obou krajích (ZÚR a ÚP).

Dále je výslovně psáno, že Liberecký kraj preferuje v úseku Rovensko p.Tr. – Železnice severní trasu přes lesní komplex mezi Rovenskem p.Tr. a Kněžnicemi. Toto jednání proběhlo na ŘSD ČR Správa Liberec za účasti ŘSD ČR Praha GŘ - Ing. Michala Vojtíška, ŘSD ČR Správa Liberec – Ing. Josefa Jeníčka, MD – Ing. Josefa Tomeše, LK – Martina Půty, Vladimíra Mastníka, Ing. Jana Čápa, město Turnov – Ing. Tomáše Hockeho, RNDr. Miroslava Vargy. **Na základě těchto skutečností Město Rovensko pod Troskami výslovně požaduje zařazení varianty Mott MacDonald do posouzení z hlediska vlivů na životní prostředí.**

Zdůvodnění:

Tato varianta má pro město Rovensko pod Troskami v porovnání s ostatními variantami nejmenší dopad na životní prostředí, zejména v souvislosti s hlukem, znečištěním ovzduší a nenarušuje zájmy obce a obyvatelstva.

Varianta Mott MacDonald v převážné části své trasy kopíruje vedení přenosové soustavy velmi vysokého napětí, z tohoto důvodu na rozdíl od ostatních variant dojde k minimálnímu negativnímu zásahu do krajiny.

Vzhledem k tomu, že Rovensko p.Tr., které je jako území obklopeno CHKO Český ráj a které svými kulturními, přírodními i historickými památkami věhlasně zviditelňuje náš kraj v rámci ČR i zahraničí, je nutné zachovat celistvost území, nenarušit krajinný ráz a neznehodnotit současnou ani budoucí atraktivitu města, jeho kulturní a historickou hodnotu.

2. Vyjádření a požadavky Města Rovensko p.Tr. k variantě E1:

Po prostudování Oznámení se předložená varianta E1 jeví oproti variantě E2 jako podmínečně vhodnější z hlediska dopadů na životní prostředí, obyvatelstvo a zájmy obce pouze za určitých předpokladů. **Tímto však není dotčen požadavek města Rovensko pod Troskami obsažený v bodě 1. tohoto vyjádření, kterým je požadavek na zařazení varianty Mott MacDonald do posouzení z hlediska vlivů na životní prostředí. Varianta Mott MacDonald je upřednostňována před ostatními návrhy.**

Vyjádření k Oznámení, a vzešlé požadavky k předložené variantě E1 týkající se ochrany životního prostředí obyvatelstva, zájmů obce a krajinného rázu jsou následující:

- a) Požadujeme zajištění ochrany vodních zdrojů, které se nacházejí v blízkosti plánované trasy, jelikož by mohlo dojít k jejich poškození nebo negativnímu ovlivnění. Jedná se o vodní zdroj Václaví – významný, v některých případech jediný, zdroj pitné vody pro široké území okolních obcí, Rovensko p.Tr. a jeho části Štěpánovice, Blatec, Liščí Kotce, dále obcí Žernov, Tatobity, Ktová, Karlovice (část Roudný).

Dále se jedná o pramen Koudelka a navazující vodoteč Koudelka vlévající se do vodoteče Libuška přibližně v místě plánovaného přemostění silnice III/2821. Od pramene Koudelky je vedeno potrubí přivádějící vodu z pramene do místní požární nádrže. Vzhledem ke kvalitě vody z pramene, vydatnosti pramene a stálosti průtoku plánuje město Rovensko p. Tr. v místě požární nádrže vybudovat veřejné koupaliště s přírodní kořenovou čistírnou. V současnosti je na tomto zdroji vody založena funkce požární nádrže, resp. přirozená nenucená obměna vody v nádrži. Z tohoto důvodu musí být kladen maximální důraz na ochranu vodního zdroje Koudelka a ochranu průtoku do nádrže před poškozením, znečištěním nebo ovlivněním, a to

zejména v souvislosti s odvodněním silnice I/35, které by mělo být situované v této lokalitě (nejnižší bod nivelety komunikace v blízkosti recipientu).

- b) Přibližně od km 13,5 do km 14,7 bylo v předchozích variantních řešeních předpokládáno vedení trasy v tunelu, a to v celém tomto úseku. V Oznámení není o tunelovém objektu zmínka, proto se domníváme, že s tímto řešením již není počítáno. Vedení trasy tunelem ve výše uvedeném úseku nebo alespoň jeho části (přibližně od km 14,2 do km 14,7) je žádoucí z následujících důvodů. V navazujícím úseku (přibližně od km 14,7 do km 15,9), kde je trasa plánována v otevřeném prostranství v nejmenší vzdálenosti od hranice zastavěného území obce, by měla být niveleta komunikace vedena co možná nejnižší (minimalizace výšky násypového tělesa komunikace), s ohledem na minimální podjezdné výšky silnice III/2821 a železniční trati Hradec Králové – Turnov. Z tohoto hlediska je zapotřebí trasu přibližně od km 14,2 do km 14,7 vést tak, aby bylo dosaženo minimální možné výšky nivelety v inkriminovaném úseku km od 14,7 do km 15,9 (část trasy v otevřeném prostranství a blízkosti zástavby) a zároveň křížit stávající komunikaci na Křečovice. Křečovice jsou částí obce Rovensko pod Troskami a zmíněná komunikace je jedinou spojovací komunikací uvnitř katastru Rovensko p.Tr. Přístupnost obce musí být zachována bezpodmínečně v rámci katastru. Dalším důvodem vedení této části trasy v tunelu je maximální zmírnění dopadu na životní prostředí, a to zejména v souvislosti s hlukem, znečištěním ovzduší a zachováním lokálního biokoridoru.
- c) Vedení trasy v otevřeném úseku, přibližně od km 14,7 do km 15,9 **je nejkritičtější částí trasy s ohledem na šíření hluku a znečištění ovzduší emisemi** v souvislosti s blízkou stávající zástavbou i plánovanou novou zástavbou viz platný Územní plán města Rovensko p. Tr. Z tohoto důvodu je nezbytně nutné řešit ochranu obyvatel proti hluku a znečištění ovzduší bez použití výjimek z platných norem, předpisů a vyhlášek.
- d) Z hlediska krajinného rázu je žádoucí provést odsazení výsledné trasy přibližně v km 14,7 severně za horizont na přilehlý svah orientovaný na jihovýchod s využitím tunelu a v navazujícím úseku trasu směrově vrátit do plánované polohy. V tomto zmíněném místě by jinak vznikl z pohledu pozorovatele hledícího z města Rovensko p. Tr. (z podhledu) nepřijatelný pohled na těleso komunikace vystupujícího z přivráceného svahu. Domníváme se, že námi navržená úprava řešení je z hlediska krajinného rázu výhodnější i v celkovém náhledu z širšího okolí.

Závěrem lze konstatovat, že řešení varianty E 1 i při použití výjimek z norem a platných předpisů bude ve srovnání s variantou severní (Mott MacDonald) stavebně a finančně (cca 7 – 10 mld. Kč) náročnější s výsledkem trvalého negativního dopadu (hluk, emise) na obyvatele města Rovenska pod Troskami. Proto je nutno tuto variantu zamítnout.

3. Vyjádření Města Rovensko p.Tr. k variantě **E2**:

Varianta E2 je pro Město Rovensko p.Tr. nepřijatelná. Jedním z hlavních důvodů je narušení krajinného rázu, těsná blízkost CHKO Český ráj, oddělení obce od CHKO Český ráj a celkové znehodnocení přírodních a kulturních památek. Trasa je navržena v těsné blízkosti přírodní

památky Borecké skály. V neposlední řadě by došlo k nárůstu silniční dopravy vedené přes město Rovensko p. Tr. směrem na Semily.

Závěr:

Vzhledem k tomu, že Oznámení obsahuje zpracované pouze varianty E1 (E11, E12) a E2 s důrazem na variantu E1, podáváme k nim výše uvedené vyjádření i přes to, že obě tyto varianty jsou pro město Rovensko p.Tr. naprosto nevhodné. Navzdory tomu však město Rovensko pod Troskami **výslovně požaduje zařazení všech variant řešení podle zpracované studie proveditelnosti, zejména pak variantu Mott MacDonald do posouzení z hlediska vlivů na životní prostředí, viz bod 1. tohoto vyjádření. Je neakceptovatelné bez jakéhokoliv projednání vyřadit variantní řešení, které bylo oficiálně projednáno a odsouhlaseno (viz bod 1.). Žádáme proto, aby s námi byly projednávány veškeré záležitosti dotýkající se našeho samosprávného celku.**

Informativně:

Dále z Oznámení vyplývá, že u všech variant řešení je předpokládáno a preferováno šířkové uspořádání **směrově nerozdělené** silnice s řazením **jízdních pruhů 2+1** (2 jízdní pruhy ve stoupání). V této souvislosti si dovoluujeme podotknout, že je tento návrh z našeho pohledu **nekoncepční a nerespektuje základní principy zvyšování bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích**, respektive ochranu zdraví a osob. V případě stávajících staveb jsou v dnešní době vynakládány značné finanční prostředky za účelem zvyšování bezpečnosti v silničním provozu a tyto změny staveb jsou mnohdy velmi komplikované. Směrově nerozdělené silnice v uspořádání 2+1 patří mezi rizikové s ohledem na výskyt těžkých dopravních nehod mnohdy s tragickými následky. Na těchto silnicích vzniká značné množství průpletových úseků v souvislosti s řazením přídatného pruhu, které negativně ovlivňují bezpečnost a plynulost dopravy. Toto uspořádání nepříznivě ovlivňuje propustnost v závislosti na intenzitách dopravy v současnosti a v delším výhledovém horizontu. Vzhledem k faktům, že se jedná o **novostavbu se značným zásahem do krajiny**, je nevhodné k takovému návrhu přistupovat z jakýchkoliv důvodů nekoncepčně a v rozporu s dnešními a budoucími nároky na kvalitu silniční infrastrukturu a její bezpečnost. Domníváme se, že v případě realizace této stavby je nutné příčné uspořádání **směrově rozdělené silnice s 2+2 jízdními pruhy**.

S pozdravem

Jiřina Bláhová

starostka Město Rovensko pod Troskami