

Ministerstvo životního prostředí
Vršovická 65
100 00 Praha 1

V Kocbeřích dne 26. 3. 2010

K č. j.: 8597/ENV/10

Věc: Vyjádření Obce Kocbeře k dokumentaci dle § 8 zákona č. 100/2001 Sb. k záměru „Rychlostní silnice R11, stavba 1108“

V listopadu 2009 byla zpracována dokumentace dle § 8 zákona č. 100/2001 Sb. k záměru „Rychlostní silnice R11, stavba 1108“, úsek Jaroměř - Trutnov (dále též jen „dokumentace“).

Na základě Usnesení Zastupitelstva Obce Kocbeře podává obec Kocbeře k dokumentaci o hodnocení vlivu na životní prostředí (dále též jen „obec“) následující vyjádření:

1. Obec má za to, že dokumentace nehodnotí vlivy variant posuzované stavby zcela objektivně a vyváženě. Dle názoru obce není možno při objektivním posouzení obou variant dojít k závěru, že varianta A, tedy varianta vedená v blízkosti obcí Kuks, Vlčkovice, Choustníkovo Hradiště a Kocbeře, může být „mírně výhodnější“, neboť se jedná o variantu, jejíž realizace by naopak - oproti variantě D - vyvolala řadu negativních průvodních jevů, na které bylo již obcí opakovaně poukazováno, a které jsou shrnuty v následujících připomínkách:

2. Obec uvádí, že varianta A rychlostní silnice R 11 sebou přináší zejména následující negativní průvodní jevy:

- a) negativní vliv na zdraví obyvatel
- b) narušení zdrojů vody
- c) zábor chráněného ložiskového území cihlářských surovin
- d) zábor zemědělského půdního fondu a zábor pozemků soukromých osob
- e) narušení okolí památkové rezervace Kuks – Betlém
- f) narušení širšího krajinného celku a charakteristického rázu území

ad a)

Navrhovaná trasa A probíhá v bezprostřední blízkosti obcí Choustníkovo Hradiště a Kocbeře. U obou těchto obcí je vzdálenost tělesa silnice od okraje obce menší než 500 metrů. Malá vzdálenost je navíc ještě umocněna tím, že krajina oddělující obě obce od tělesa silnice je zcela plochá a otevřená, bez výraznějších terénních nerovností, a dále pak i tím, že těleso silnice je umístěno na náspu vystupujícím nad okolní krajinu.

Splnění hlukových limitů si tak vyžádá další nemalé náklady spojené s vybudování protihlukových zdí (krajinařsky navíc zcela nevhodných; viz též § 22 odst. 2 vyhlášky č. 104/1997 Sb.) a dalších opatření, jejichž cílem bude snížit hladinu hluku na požadovanou úroveň. Nelze ani opominout, že rychlostní silnice je zdrojem prakticky nepřetržitého trvalého

hluku, čímž bezpochyby dojde k radikálním snížení kvality a pohody bydlení obyvatel obou dotčených obcí.

K předložené hlukové studii je nutno uvést, že porovnání obou variant vychází v zásadě výlučně z porovnání množství a velikosti protihlukových stěn, což je ovšem z hlediska vlivů stavby na hlukové zatížení území kritérium zcela mimoběžné. Z hlediska hluku je třeba vycházet z počtu hlukem (buť třeba i jen podlimitním) zasažených a obtěžovaných osob, který je jednoznačně vyšší u varianty A (obdobně jako je tomu z hlediska ochrany ovzduší), neboť ta prochází v bezprostřední blízkosti většího počtu a větších sídel, než varianta D.

V dané souvislosti je možno odkázat na závěr Hodnocení zdravotních rizik, v němž je uvedeno, že „z vyhodnocení obou variant se pro posouzení vlivu na zdraví obyvatel jeví varianta D příznivější, vzhledem k vedení trasy a počtu ovlivněných obyvatel“.

ad b)

Navrhovaná trasa A je vedena přes hygienické pásmo ochrany vod v oblasti Janská studánka. Jedná se o zdroj vody i pro Dvůr Králové nad Labem a **jediný zdroj pro obec Kočeře. Dle návrhu ochranných zón pro jímací území vodovodu Dvůr Králové prochází trasa A u obce Kočeře vysoce zranitelnou oblastí s nejvyšším stupněm ochrany.**

Trasa A se též dostává do blízkosti ochranných pásem zdrojů vody pro Choustníkovo Hradiště.

Negativnější vliv varianty A na tuto problematiku je potvrzen Posouzením možného ovlivnění podzemních zdrojů vody, kde je v závěrech uvedeno, že „ovlivnění konkrétních zdrojů podzemních vod je u varianty D výrazně menší, než u předchozích variant A až C“, jakož i že „z tohoto hlediska je navržena varianta D výhodnější než varianta A“.

ad c)

V blízkosti obce Choustníkovo Hradiště přetíná navrhovaná trasa A rychlostní komunikace R 11 chráněné ložiskové území cihlářských surovin (CHLÚ č. 718 260 200), které se nachází jižně od uvedené obce. Rychlostní komunikace, včetně přeložky silnice I/37, zabírá celou severovýchodní část tohoto chráněného ložiskového území, čímž výrazně zmenšuje jeho plochu a s největší pravděpodobností by významně omezila i jeho budoucí využití.

ad d)

Navrhovaná trasa A je vedena převážně přes zemědělské pozemky. Tyto pozemky jsou ve vlastnictví velkého množství soukromých osob a nelze pominout fakt, že proces odkupu a získávání pozemků pro výstavbu rychlostní silnice R 11 bude s největší pravděpodobností velice složitý a vyžádá si dlouhou dobu; v uvažované trase D je přitom vlastníků co do počtu méně, jedná se především o vlastníky z kategorie veřejných subjektů, tedy o Českou republiku a obce, nikoli soukromé osoby.

Kromě toho dojde v případě realizace trasy A ke ztrátám vyvolaným devastací a záborom hodnotných zemědělských půd (např. trasa A by vedla k více než k dvojnásobnému záboru půdy I. třídy bonity).

Z hlediska záboru zemědělského půdního fondu (a to jak z hlediska záboru půd I. a II. třídy bonity, tak záboru ZPF obecně) je varianta D jednoznačně šetrnější.

ad e)

Navrhovaná trasa zasahuje do ochranného pásma národní kulturní památky Kuks a Braunův Betlém (NKP), resp. památkové zóny Kuks. Navíc má být rychlostní silnice právě v tomto místě vedena po náspu, což povede k ještě většímu zásahu do širšího okolí NKP. Právě za účelem ochrany NKP a jejího prostředí bylo přitom příslušné ochranné pásmo zřízeno. Je nepochybné, že NKP nemůže existovat zcela samostatně a izolovaně. Stejně tak jako samotná NKP je důležité též její zasazení do krajiny, která se zároveň s NKP vyvíjela. Necitlivým zásahem i do širšího okolí NKP tak může být snížena hodnota i této NKP, což nelze považovat za přijatelné.

V této souvislosti je též zapotřebí vzít v úvahu navrhovaný most přes řeku Labe, který se má nacházet u obce Brod a jehož výška má činit 47 metrů. Tento most se sice nenachází přímo v ochranném pásmu NKP, avšak zcela zřejmě vytvoří novou dominantu krajiny, jež je schopna ovlivnit celé vnímání krajiny kolem NKP. Trasa D přitom snižuje výšku tohoto mostu přes Labe u obce Brod ze 47 metrů na méně než 20 metrů.

ad f)

Celá oblast bývalého panství Františka Antonína Šporka Choustníkovo Hradiště, která má být zasažena variantou A rychlostní silnice, je stabilizovanou, otevřenou zemědělsky využívanou krajinnou s významnými historickými prvky. Jde o unikátní barokní krajinu, nacházející se v údolí řeky Labe, která by byla realizací varianty A významně narušena. Význam této cenné kulturní krajiny se blíží významu Lednicko - valtického areálu.

Navíc v této souvislosti nelze odhlédnout od negativní, trasou A však způsobené fragmentace území obcí, kdy trasou by došlo k nežádoucímu oddělení částí obcí (např. část obce Choustníkovo Hradiště), jakož i částí krajinných celků (např. by došlo k degradaci krajinného prostoru kolem obce Kocbeře).

K bodu e) a f) obec doplňuje, že krajina bývalého panství Choustníkovo Hradiště byla studována Výzkumným ústavem Silva Taroucy pro krajinu a okrasné zahradnictví, v.v.i., v rámci projektu „Vývoj koncepcí a nástrojů pro záchranu národně cenných kulturních krajin na příkladu světového kulturního dědictví UNESCO“, přičemž toto téma bylo řešeno v rámci zpracování „Kulturně historické analýzy oblasti Kuks a Betlém v rámci původního nadačního panství Choustníkovo Hradiště“ (dostupná na www.kuks.estranky.cz). Braunův Betlém je již v současnosti na indikačním seznamu ČR pro zápis mezi památky světového kulturního dědictví UNESCO. Zpracovávaný projekt prokázal, v souladu se současnou filosofií WHC a snahou nevytrhávat jednotlivé objekty, ale chránit je v identickém prostředí a původních souvislostech, i potřebu rozšířit předkládaný návrh i o navazující komponovanou kulturní krajinu, včetně vlastního komplexu národní kulturní památky Kuks. Vedení varianty A rychlostní komunikace v blízkosti Kuksu (včetně vysokého mostu přes Labe) by jistě zcela znemožnilo případný zápis mezi památky světového kulturního dědictví UNESCO.

Z tohoto pohledu se tedy jeví zcela vadné i hodnocení vlivu variant záměru na zákonná kritéria krajinného rázu dle § 12 zákona č. 114/1992 Sb. (str. 227 dokumentace).

Jak je uvedeno v dokumentaci, největší kulturní dominantou oblasti je Kuks, který však – jak mylně uvádí dokumentace – neleží mimo potenciálně dotčený krajinný prostor. Nesprávnost závěru dokumentace ohledně hodnocení krajinného rázu spočívá právě ve vyloučení této dominanty z potenciálně dotčeného krajinného prostoru (konkrétně PDoKP „A2“), ačkoli se – jak vyplývá i z výše uvedeného - jedná o jeden krajinný celek (prostor), který bude variantou A záměru významně – negativně – ovlivňován, a to jak při pohledu

z Kuksu, tak i při pohledech na Kuks! Není pravdivé tvrzení uvedené v posouzení vlivu stavby na krajinný ráz, že se stavba nebude v kontextu s touto památkou a památkovou rezervací vizuálně uplatňovat.

Není tedy správný závěr, že vliv varianty A na kulturní dominanty v krajině je „minimální“ – tohoto – nesprávného – závěru bylo dosaženo pouze účelovým vynětím kulturní dominanty Kuksu z PDoKP; to platí o vlivu na estetické hodnoty krajiny.

V případě krajinného rázu jsme po prostudování nezaznamenali zmínku o nárstu ve výšce cca 6m a mostu ve variantě A kolem 124. km, kdy dle našeho názoru budou narušeny tradiční výhledy na Zvičinu jako jednu z dalších dominant – z Kocbeří.

3. Je tedy možno shrnout, že v kontextu výše uvedeného nemůže obstát závěr dokumentace, že varianta A je „mírně výhodnější“ oproti variantě D.

Obec připomíná, že tento závěr nebyl učiněn na základě pečlivého rozboru vlivů obou posuzovaných variant trasy rychlostní komunikace, a zejména na základě poměření významnosti jednotlivých vlivů (tabulka na str. 244 dokumentace sice hovoří o „významnosti“ vlivů, posuzuje ale ve skutečnosti jejich intenzitu, což je rozdíl). Závěr byl učiněn pouze na základě poněkud subjektivně nastaveného hodnocení intenzity vlivů v tabulce v části E. dokumentace.

Tabulka na str. 244 dokumentace vykazuje např. tyto vady:

Ačkoli ze studie Posouzení možného ovlivnění podzemních zdrojů vody vyplývá, že „z tohoto hlediska je navržena varianta D výhodnější než varianta A“ (viz výše), vychází ze srovnání v tabulce výrazně hůře varianta D. Toto vyplynulo např. ze zahrnutí ne příliš relevantního a nadbytečného údaje týkajícího se délky průchodu OPVZ, když vliv na vody je již zohledněn v ukazateli možnosti přímého ovlivnění zdroje podzemní vody pro hromadné zásobování.

Řádně zohledněný též není – ač velice významný - zcela zásadní zásah varianty A do ochranného pásma národní kulturní památky Kuks a Braunův Betlém (NKP), resp. památkové zóny Kuks, i do širší oblasti bývalého panství Františka Antonína Šporka Choustníkovu Hradiště.

S tímto souvisí i ne příliš jasné hodnocení zásahu do krajinného rázu, kdy vzhledem k tomu, že varianta D bude vedena převážně lesními porosty, nebude v krajině viditelná a bude méně narušovat širší krajinné scenérie, než varianta A vedená v otevřené krajině (případný vliv trasy D na krajinný ráz by navíc bylo možno eliminovat tunelem, na rozdíl od varianty A ve variantě D nenavrhaným). Varianta D též nezasáhne do kompozice bývalého Šporkova panství Choustníkovu Hradiště a vyhne se stanovenému ochrannému pásmu.

Obec má za to, že při zohlednění všeho výše uvedeného je nutno variantu D považovat za variantu z hlediska vlivů stavby na životní prostředí za variantu příznivější.

Toto koresponduje i se závěrem zjišťovacího řízení dle § 7 zákona č. 100/2001 Sb. ze dne 17. 3. 2008, č. j. 22381/ENV/08, v němž Ministerstvo životního prostředí mimo jiné uvedlo, že je třeba dále prověřit další možné varianty trasy rychlostní silnice R11 u obce Kocbeře a Památkové rezervace Kuks s cílem maximálního oddálení zamýšlené trasy.

Namítáme také nedostatečně propracovanou dokumentaci k variantě D, kdy tudíž nelze dostatečně zhodnotit vlivy, popř. dopracovat dopravně-technická opatření. Zároveň žádáme důkladně zpracovat podélný profil varianty D, kdy nelze ze zaslaných podkladů rovnocenně posuzovat.

Charakteristika opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů na životní prostředí – str. 232, je dle našeho názoru příliš obecná a nedostatečná.

Z výše uvedených důvodů obec:

- **nesouhlasí s vydáním kladného stanoviska pro realizaci rychlostní silnice R11 stavba 1108 ve variantě A a požaduje, aby stanovisko k této variantě bylo nesouhlasné,**
- **souhlasí s vydáním kladného stanoviska pro realizaci rychlostní silnice R11 stavba 1108 ve variantě D a požaduje, aby pouze k této variantě bylo stanovisko souhlasné.**

.....
Obec Kocbeře
IČ 00278009
Nové Kocbeře 53
544 64 Kocbeře
Eva Rezková
starostka obce