

OBČANSKÉ SDRUŽENÍ MĚSTSKÁ KRAMOLNA

Kramolna 267, PSČ 54701 | IČO 22896643 | E-mail: osmk@hotmail.cz

Městský úřad Náchod
Masarykovo náměstí 40
Odbor výstavby a územního plánování
Palachova 1303, Náchod 54701

V Náchodě 30.3.2012

Věc: Námitky k zahájení územního řízení na umístění stavby silnice I/33 Náchod – obchvat, I/14 – Vysokov – Vrchoviny.

Jménem Občanského sdružení Městská Kramolna, sdružujícím téměř všechny občany dané lokality (tedy občany, jichž se plánovaný obchvat v mnoha případech přímo dotkne přímo na jejich nemovitostech), podáváme zásadní námitku k zahájení územního řízení na umístění stavby obchvatu Náchoda z následujících důvodů :

odst. 1

V uvedené lokalitě budou překračovány povolené hlukové limity, což bude mít negativní vliv na zdraví obyvatel. I přes uvažovanou aplikaci protihlukových stěn jsou povolené limity, dle realizovaného výpočtu, překročeny na 6 měrných místech (VB58,59; VB 54,55, VB 50,51, VB 46,49, VB 43,44). Oblast Městské Kramolny (konkrétně v místě plánovaného křížení obchvatu se stávající komunikací z Náchoda na Studnici a Trubějov) je členité území, tvořené středně rozlehlým údolím svažujícím se od uvedené komunikace jihozápadním směrem k oblasti Náchod-Branka. Přilehlá úbočí tak vytváří přírodní zábranu nejen unikajícím výfukovým splodinám, ale zejména šířícímu se hluku a vibracím. Svahy údolí budou na jedné straně chránit před těmito negativy obyvatele Náchoda - zejména pak městské části Klínek, na straně druhé však o to více znepríjemňovat život obyvatelům oblasti Městská Kramolna. Z vlastní zkušenosti můžeme potvrdit, jak se pomocí akustických odrazů násobí veškerý hluk, který se v oblasti zmíněného údolí vytváří. Na úbočích a přilehlých svazích údolí se v současné době nachází v blízkosti plánované trasy obchvatu zástavba více jak 30 rodinných domků a více jak 20 rekreačních objektů popřípadě objektů pro přechodný sezónní pobyt. V oblasti trvale žije více jak 100 osob a během sezóny dalších cca 50 osob. V přesvědčení, že naše životní podmínky budou výrazným způsobem zhoršeny nás utvrzují mimo jiné i výsledky hlukové studie od společnosti EKOLA z května 2008. „Z výsledku výpočtu, které jsou prezentovány hlukovými mapami je zřejmé, že přeložka silnice změní akustickou situaci ve svém okolí a vzhledem k tomu, že v současné době v tomto území není významný zdroj hluku, bude působit rušivě“ (citace hlukové studie strany 34 kapitoly 9-Závěr).

odst. 2

Není zřejmé, jak byla do výpočtu promítnuta geografická situace a členitost místního terénu, jak bylo počítáno se sklonem vozovky, kdy se na hřebenu svahu (horizont se stávající silnicí) vozovka láme ze stoupající na klesající a projíždějící vozidla budou podřazovat rychlosti, což má za následek **nárůst hluku v rozdílných frekvenčních pásmech**. Je nutné přihlédnout ke skutečnému frekvenčnímu obsahu emisí dopravního hluku. Vlivem vysokého podílu kamionové dopravy dojde k nárůstu **nízkých**

frekvenčních složek naměřených hlukových emisí. Ten se výrazně liší od normalizovaného spektra silničního hluku a jeho prostupnost obvodovým pláštěm budov je snazší. Rušivý účinek nízkých frekvenčních složek je zřejmý, zdraví prokazatelně škodlivý a **danou studií nehodnocený**.

odst. 3

V dokumentaci se **navrhuje** u nemovitostí Kramolna č.p. 142 a 127 **změnit užívání objektu** na objekt s nebytovou funkcí z důvodu nemožnosti dodržet povolené hlukové limity i přes aplikaci projektantem navržených protihlukových opatření. Majitelé těchto nemovitostí zde žijí již dlouho a s umístěním stavby ve stávajícím stavu **vyjadřovali ve všech fázích zásadní nesouhlas** z důvodu vážných obav o své zdraví a výrazného zhoršení životních podmínek. Jejich záměrem není opouštět místo, kde léta žijí a kde jsou uloženy investice i předchozích generací. Základním principem realizace obdobných staveb by nemělo být vyhánění občanů z jejich domovů, ale nalezení řešení, které místním obyvatelům jejich život znepříjemní co možná nejméně. Majitelé uvedených nemovitostí mnohokrát navrhovali jako řešení prodloužení tunelu směrem k Vysokovu, čímž by se většina negativních vlivů na život v dané lokalitě eliminovala. Na požadavky doposud nebylo dostatečně reflektováno. Přitom § 30 zákona č. 258/2000 Sb. říká:

„ vlastníci, popřípadě správci pozemních komunikací, železnic a dalších objektů, jejichž provozem vzniká hluk, (dále jen „zdroje hluku nebo vibrací“) jsou povinni technickými, organizačními a dalšími opatřeními zajistit, aby hluk nepřekračoval hygienické limity upravené prováděcím právním předpisem pro venkovní prostor, stavby pro bydlení a stavby občanského vybavení a bylo zabráněno nadlimitnímu přenosu vibrací na fyzické osoby“.

V daném případě se **prodloužení tunelu**, jako zcela jasné technické opatření, přímo nabízí.

odst. 4

Zdroje hluku dle hlukové studie (Ekola Group, 2008) byly řešeny k horizontu roku 2008, kdy se uvažovalo s největší intenzitou nákladních vozidel v roce 2015. Je zřejmé, že dle informačního letáku ŘSD z dubna 2011, se při zcela hladkém průběhu všech fází přípravy a schvalování dokumentací uvažuje se zahájením stavby v roce 2016 a ukončením v roce 2017.

Intenzity dopravy, předpokládané v jednotlivých letech, vycházejí ze zcela odlišné situace v roce 2008 (ekonomická situace, strategie rozvoje dopravy, plánovaná výstavba rychlostní silnice R11 na Královec), a jsou v současném stavu irelevantní a **neodpovídají reálné situaci** v letech plánovaného budování obchvatu.

odst. 5

V hlukové studii **chybí posouzení hluku**, který budou způsobovat projíždějící vozidla **na plánovaném výjezdu** do obce Kramolna. Toto požadujeme zpracovat. Zároveň trváme na určení přerozdělení dopravy na místních komunikacích a stanovení podílu nákladní přepravy.

odst. 6

„Závěr zjišťovacího řízení k záměru „Silnice I/33 – obchvat Náchoda, MUK na silnici I/33 – Vysokov u Náchoda, přeložka silnice I/14 (Silnice I/33 – obchvat Náchoda, silnice I/14)“ podle § 7 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon“).

Platnost stanoviska (čj. 22431/ZP/2006-Čr, dne 11.12.2006) ve variantě záměru „Silnice I/33 – obchvat Náchoda, MUK na silnici I/33 – Vysokov u Náchoda, přeložka silnice I/14 (Silnice I/33 – obchvat Náchoda, silnice I/14)“ se prodlužuje o 2 roky, to je do 20.11.2011“. Výňatek ze sdělení KÚ Královéhradeckého kraje, odboru životního prostředí a zemědělství, ze dne 20.11.2009.

Na základě veřejné vyhlášky č.j. 375/2009/VÝST/Li/Š, ze dne 20.2.2012, vydané MěÚ Náchod, odborem výstavby a územního plánování, je však termín projednávání územního řízení na umístění stavby naplánován na 2.4.2012. **Veřejná vyhláška i termín projednávání je v době po skončení platnosti stanoviska (čj. 22431/ZP/2006-Čr, dne 11.12.2006).**

odst. 7

Projektantem **navržený výjezd** na Kramolnu je ve stávající dokumentaci plánován **na velmi nepřehledném místě**, kde nemůže splňovat požadavky na křižovatku silnic (např. dodržení rozhledových trojúhelníků, šířka silnice, ...). To bude mít za následek výrazná bezpečnostní rizika pro všechny účastníky silničního provozu pohybující se ve zmíněné lokalitě.

odst. 8

U navrženého výjezdu na Kramolnu **není dořešena další návaznost dopravy** na odpovídající úrovni. V případě, kdy projíždějící vozidla (zejména nákladní doprava) ze směru od Nového Města budou pokračovat na Červený Kostelec, budou zcela logicky používat výjezd na Kramolně. Dojde tak k odbočování vozidel nejprve na problematické křižovatce zmíněné v odst.6 a poté následně na velmi nebezpečné křižovatce „u zrcadla“ v Městské Kramolně ... zde obrát o cca 300 stupňů, navíc v místě, kde se v minulosti kvůli špatné přehlednosti již stala tragická dopravní nehoda. Případně budou muset vozidla projíždět přes střed Kramolny. Dojde tak k výraznému nárůstu dopravy (i těžké nákladní) nejenom v oblasti Městské Kramolny, ale i v ostatních částech obce a podél celé trasy směrem na ČK. Výrazné zvýšení rizika dopravních nehod a potenciální nebezpečí pro místní obyvatele vzroste v celé obci.



odst. 9

Kvalita a úroveň silnic v obci Kramolna **neumožňuje nárůst dopravy** v případě realizace navrženého výjezdu (viz.odst.6). Již nyní je vyhnutí dvou protijedoucích vozidel problematické, vyhnutí dvou nákladních vozidel je nemožné. Okraje vozovky jsou již v současnosti na mnoha místech poničené a nestabilní.

odst. 10

Pouze kvůli plánovanému výjezdu na Kramolnu se do dočasného záboru (někde i trvalého) dostává spousta pozemků situovaných i dále od plánované trasy obchvatu. Pro majitelé pozemků v okolí výjezdu je tak výrazně ztížena možnost disponovat se svým vlastnictvím. Ve zmiňované oblasti jsou i stavební pozemky, jejichž tržní cena výrazně klesla. S vlastníky nemovitostí **nebyla projednána náhrada a způsob vyrovnání za prokazatelné znehodnocení pozemků**.

odst. 11

Výjezd na Kramolnu byl v původní dokumentaci zanesen zcela jiným způsobem. S majiteli nemovitostí v oblasti plánovaného výjezdu v Městské Kramolně jednotlivé varianty nebyly konzultovány a stávající návrh se u obyvatel dané lokality setkává s výrazným nesouhlasem. Požadujeme **přemístění výjezdu** do míst, která budou po všech stránkách splňovat požadavky na bezpečnost silničního provozu v souladu s dořešením místní infrastruktury. Požadujeme, aby variantní řešení plánovaného

výjezdu minimalizovalo negativní dopady a rizika pro místní obyvatele. V případě, že takové řešení **nebude** nalezeno, žádáme o jeho **zrušení**.

odst. 12

Zábory půd dle Záborového elaborátu DÚR (podstatně podrobnější materiál) jsou větší, než byly vyčísleny v Dokumentaci EIA, kde byly provedeny dle technické studie (méně podrobný materiál). Vzhledem k tomu, že rozdíly v záborech jsou významné (17,7 ha dle technické studie a 43,7 ha dle DÚR), bylo provedeno podrobné prozkoumání zdroje této chyby. Bylo zjištěno, že návrh záměru dle technické studie byl proveden dle Základní mapy ČR, zatímco záměr dle DÚR byl řešen na základě zaměření reálného terénu. Ukázalo se, že reálný terén vykazuje v detailu podstatně větší členitost, než bylo možné usuzovat ze Základní mapy ČR. A to má dále za následek větší rozsah násypů a zářezů oproti technické studii. Dokumentace EIA tak neodpovídá skutečnosti. Je potřeba provést analýzu Záborového elaborátu DÚR, zda plánované zábory jsou bezpodmínečně nutné a nejsou pro majitele nemovitostí v oblasti plánované trasy zbytečně diskriminující. Na základě uvedené analýzy pak **provést inovaci dokumentace EIA** - její zpracování základě reálných výstupů.

odst. 13

Z hlediska ochranných vodohospodářských pásem se v zájmovém území nachází pásmo hygienické ochrany 2. stupně pro ochranu vodních zdrojů Českoslavicka a Jaroměřska. Toto pásmo zasahuje plně přeložku silnice I/14 Vrchoviny – Vysokov, do vlastního obchvatu silnice I/33 zasahuje cca do km 1,9, kde je omezeno silnicí Kramolna – Náchod.

odst. 14

Navrhovaná stavba **nesplňuje podmínku ekonomické efektivity**. Ekonomická efektivnost nebyla dosud potvrzena Ministerstvem dopravy a do dnešního dne nebyla zpracována aktualizace investičního záměru včetně ekonomického hodnocení projektu metodou HDM – 4.

odst. 15

Koncepčně **není dořešena návaznost** plánované I/14 a I/33 v návaznosti na dopravu z D11. Zároveň **není vyjasněná situace ve věci majetkového dořešení pozemků pod I/33** a dále jejího zpoplatnění. **Není zohledněna koncepce rozvoje dopravy** a propojení na PL (zejména pak železniční propojení a realizace rychlostní komunikace R11/S3). V roce 2010 proběhlo celostátní sčítání dopravy. Tyto **výsledky nejsou v dokumentaci nijak zohledněny a měly by být posouzeny**.

odst. 16

V dokumentaci **chybí plán organizace výstavby** POV, řešící přístupy na pozemky, plochy zařízení stavenišť, přepravní trasy, skládky, deponie a mezideponie. S ohledem na složitost terénu a stavby v úseku Vysokov - Kramolna - Dolní Radechová **požadujeme toto zpracování, zejména jako zdroj dalšího možného hluku, prachu a dalších škodlivých látek**.

odst.18

V dokumentaci EIA je požadováno: "V rámci dokumentace pro územní řízení provést podrobnou inventarizaci porostů přímo dotčených stavebními pracemi po zaměření, se stanovením priorit ochrany a náhrady dřevin." Žádáme o **doložení splnění** tohoto požadavku.

odst.19

Trváme na tom, že **nelze** v demokratické společnosti výrazným způsobem **zhoršovat životní podmínky** jedné, byť menší skupiny lidí na úkor jiné skupiny, pokud se dá najít takové řešení, které bude vyhovovat oběma stranám. Záměrně uvádíme větu „**pokud se dá najít jiné řešení**“, neboť řešení v případě realizace obchvatu Náchoda, rozhodně je. Požadujeme, **aby ve zmiňované oblasti Městské Kramolny**, kde má být dle dokumentace veden hloubený tunel délky cca 100 m pod stávající

komunikací, **bylo provedeno rozšířené zapouzdření komunikační trasy** formou prodloužení hloubeného tunelu případně vytvoření navazující uzavřené konstrukce **s dostatečně vysokými pohltivými akustickými vlastnostmi** o cca 80 m jihozápadním směrem do údolí směrem k Vysokovu a dále případným zkvalitněním protihlukových stěn směrem k zástavbě rodinných domků na výjezdu z tunelu směrem na Dolní Radechovou. Projíždějící vozidla by tak vjela do umělé uzavřené odhlučňené konstrukce ještě před samotnou oblastí Městské Kramolny a tím by se negativní vlivy jejich průjezdu přes zmíněnou oblast co nejvíce zmírnily. Obdobné „umělé tunely“ byly s uspokojivým výsledkem použity při stavbě dálnic, obchvatů či jiných frekventovaných silnic na mnoha územích České republiky (např. obchvat Jihlavy, případně umělé hloubené tunely na rychlostní komunikaci Lipník nad Bečvou – Olomouc), lze je také vidět v mnoha Alpských lokalitách, které křížují rušné silniční trasy, atd. Požadujeme, aby **plánovaný výjezd na Kramolnu byl přemístěn** do míst, která budou po všech stránkách splňovat požadavky na bezpečnost silničního provozu v souladu s dořešením místní infrastruktury a **v případě, že takové řešení nebude nalezeno, žádáme o jeho zrušení.**

Za Občanské sdružení Městská Kramolna

Mgr. Petr Čejchan – předseda