

Věc : Vaše stanovisko k záměru „ Dráhy Orlických hor „ a Studii proveditelnosti

Vážení,

reagujeme na Vaše vysoce odborné stanovisko ke Studii proveditelnosti projektu „ Dráhy Orlických hor „, které však pro projekt vyznívá negativně. Veškeré připomínky považujeme za závažné a hledáme k nim adekvátní řešení. Naším cílem je pro projekt „ Dráhy Orlických hor „ nalézt oboustranně akceptovatelný kompromis mezi ochranou přírody a udržitelným rozvojem regionu. Jsme přesvědčeni, že projekt je svrchovaně ekologický ovšem akceptujeme, že Vaše současné stanovisko je odlišné. Přínosy, které označujete za hypotetické budou prověřeny Studií proveditelnosti. Hrozby ke kterým projekt nabízí řešení jsou však zcela reálné již nyní nebo ve střednědobém horizontu a řešení k nim (jakkoli na první pohled odvážná) je nutné hledat okamžitě. Předpokládáme, že i když je Správa CHKO proti projektu „ Dráhy Orlických hor „, je si hrozeb, které chce projekt řešit plně vědoma a má připravena jiná účinná řešení a alternativy (nemáme na mysli řešení formou zákazů, která nejsou u nás příliš účinná). Náš vztah k Orlickým horám je stejně kladný jako pracovníků CHKO a doufáme tedy, že nepřipustí aby tato krajina byla postupně zdevastována individuální dopravou tak, jak se to již stalo v Krkonoších nebo se stala čistě „ chalupářským skanzenem „ s minimem trvale žijících obyvatel. Domnívat se, že tyto hrozby se Orlických hor netýkají je zcela mylné.

Do materiálu „ Strategie rozvoje Královehradeckého kraje 2006 – 2015 „ nemohl být tento projekt zapracován, protože v době vzniku tohoto materiálu dostával projekt teprve své prví kontury a byl projednáván v rámci obcí regionu a jednotlivých Svazků obcí. Z našeho pohledu je informace o hustotě tratí v kraji zcela nerelevantní pro hodnocení tohoto projektu. Rozhodující je, zdali Studie prokáže schopnost projektu řešit uvedené hrozby pro region a podpořit jeho udržitelný rozvoj a současně prokáže možnost nalézt kompromis mezi zájmy ochrany přírody a stavebně urbanistickou stránkou projektu.

K Vaším připomínkám

Studie se přednostně věnuje prvním dvěma nejpotencionálnějšími etapám projektu a to trasám Solnice – Deštné – Olešnice a Rokytnice – Říčky. Další etapy, Olešnice – Dobruška a Říčky – Deštné přijdou na řadu později na základě výsledků prvních etap. Nepřesnosti v materiálech budou opraveny.

Botanicky cenné lokality

Detailní trasování se bude vyhýbat botanicky cenným lokalitám a bude úzce konzultováno s CHKO. Z hlediska trasy podporující šíření nepůvodních druhů do CHKO se domníváme, že role železnice ve srovnání s počtem silničních tras a provozem na nich bude zcela zanedbatelná

Migrace živočichů

Železniční těleso je ve srovnání se silničním pro živočichy migračně lépe prostupné a bezpečné. I tak bude trasa projektována s co nejmenšími objemy a minimalizací náspů a zářezů (samozřejmě i z nákladového hlediska). V místech migračních tras bude těleso dále vybaveno náležitými propustky a to v dostatečné míře.

Odlesnění

Úseky, které zasahují do I. a II. ochranného pásma budou přetrasovány tak aby se těmto pásmům vyhnuly buď zcela nebo v maximální možné míře. Jak již bylo uvedeno, trasa bude navrhována se snahou o omezení kubatury zářezů a náspů a tedy i záboru nutných pozemků a jejich odlesnění. Proti následným dopadům případných zářezů na okolní lesní porost budou učiněna příslušná opatření, aby k těmto negativním dopadům nedošlo. Navrhovanou součástí stavby bude v případě dohody reciproční zalesnění ploch vytipovaných CHKO v rozsahu shodném nebo větším ve srovnání s plochou z důvodů stavby odlesněnou.

Protnutí biocenter a biokoridorů

V těchto místech budou provedena opatření, která budou minimalizovat dopad trasy na funkci biocenter a biokoridorů.

Vodohospodářské dopady

Trasování se bude v maximální míře vyhýbat prameništím a v případě průchodu touto oblastí budou přijata opatření, která omezí negativní dopady trasy především s ohledem na možné znečištění vod. V případě trasování v blízkosti vodních toků bude projekt pamatovat na nutnost nebránit rozlivu toku v případě povodňových stavů. Domníváme se, že těchto kolizních stavů a jejich reálné délky na trase bude minimum tzn. i potenciálního dopadu v případě povodní.

Krajinotvorné hledisko

Souhlasíme, že tato stavba má být vedena v náročném terénu jak z pohledu jeho konfigurace tak z pohledu krajinářského. Pokud má mít celé dílo pozitivní ekologický dopad je nutné brát právě na krajinotvorné hledisko mimořádný zřetel a všichni zainteresovaní jsou si toho plně vědomi. Proto :

- násypy a zářezy budou minimalizovány, rovněž další inženýrská díla – mosty a tunely. V případě tunelů je to i hledisko nákladové. Tyto stavby budou pokud možno eliminovány a použity pouze pokud budou mít pozitivní ekologický a krajinotvorný vliv.
- Úseky ovlivněné průběhem stavby budou okamžitě jak to stavba dovolí rekultivovány a opět ozeleněny případně zalesněny.
- Šíře nutného záboru podél linie stavby bude minimalizována a tomu bude podřízena i technologie stavby.
- Tam kde by stavba byla ve významné kolizi s pohledově exponovanou částí krajiny bude navrženo několik variant řešení a bude zvoleno to, které bude mít nejmenší dlouhodobý dopad na místo včetně návrhu variant ozelenění, které by zakrylo případné nutné inženýrské stavby.
- Veškeré stavby ať inženýrské (mosty a portály tunelů) nebo budovy stanic a zastávek budou minimalizovány a budou architektonicky navrhovány tak aby byly co nejvíce v souladu s krajinou, nevynikaly v krajině a netvořili dominantu. Architektura staveb je již nyní konzultována s ateliéry, které mají značné praktické zkušenosti z regionu Orlických hor.

Elektrifikace trati

S elektrifikací trasy se nepočítá z důvodů finančních a dopadu na životní prostředí – trolejové vedení a jeho trvale negativní dopad z krajinářského pohledu . Vozidla o kterých se uvažuje splňují standardně emisní normy EURO 3 a používají aktivní odlučovače spalin. Jejich hlučnost je na úrovni současných osobních automobilů. V konečné fázi vývoje jsou vozidla s pohonem stlačeným zemním plynem (používá se u autobusů MHD). Za těchto okolností a díky lepším trakčním podmínkám ve srovnání s autobusy je emisní dopad provozu těchto vozidel na životní prostředí srovnatelný s provozem terénního osobního automobilu.

Text vyjádření CHKO

Text původního prohlášení bude uveden na pravou míru, tedy bude komunikován jako neutrální názor, který je v současnosti ze strany CHKO nahrazen stanoviskem, které projekt nepodporuje. Současně uvádíme, že původní požadavek tedy nalézt nástroje jak přeměrovat uživatele individuální dopravy k využívání služeb systému „ Dráhy Orlických hor „ řeší marketingová část Studie a to jak formu „ negativní „ – zákazy a negativní ekonomické nástroje (pokuty, parkovací a vjezdové poplatky) tak „ pozitivní „ – marketingové aktivity a ekonomická motivace (systém slev pro uživatele, motivační bonusy apod.)

Vážení, tímto si dovoluujeme předat některá vysvětlující a upřesňující stanoviska k Vaším názorům. Na závěr zdůrazňujeme, že celý projekt je realizován s jednoznačným

cílem, který je uveden v Důvodové zprávě – zlepšit životní podmínky současným i budoucím generacím a umožnit udržitelný rozvoj celého regionu Orlických hor.

Za Dopravní projektování s.r.o

S pozdravem

Ing Petr Tejkl

Autor projektu