

Vážené zastupitelstvo obce Kounov,

Obdrželi jsme Vaše stanovisko ke Studii proveditelnosti Draha Orlických hor. Stanovisko nevyznívá k projektu příliš pozitivně. Vzhledem k tomu, že některé názory mohou být ovlivněny nedostatkem informací o projektu předkládáme protiargumenty k Vaším názorům, případně upřesňující informace a odpovědi na některé Vámi položené otázky.

1. Smysluplnost projektu v současnosti

Důvodová zpráva projektu vychází ze skutečností ověřených veřejně dostupnými statistickými daty. Počet obyvatel regionu Orlických hor klesá a průměrné stáří roste. Tento negativní demografický trend jasně signalizuje, že region se vyklidňuje především odchodem mladé produktivní generace. Tento fakt je dán především nedostatkem pracovních příležitostí pro mladou generaci s vyšším vzděláním.

Dalším faktem je významně rostoucí individuální doprava zvláště v turisticky exponovaných střediscích. Počet aut návštěvníků, který si tato střediska pravidelně monitorují, roste každou sezonu více jak o deset procent. Tento trend, expanze individuální dopravy v pohybu i v klidu, se všemi důsledky na životní prostředí bude i nadále pokračovat pokud nebude nabídnuta alternativa. Forma zákazů nic nevyřeší. Jsme přesvědčení, že problémy které mají nebezpečnou „plíživou“ formu tu jsou.

Železnice včetně regionální prožívá v současné době v rozvinutých státech boom. Investice do regionální železniční dopravy jsou ve většině evropských států v řádech stamilionů EUR ročně. Moderní tratě a moderní vozidla nabízejí úroveň dopravního servisu, kterou si jen těžko dokáže představit ten kdo ji nevyzkoušel. Důvodem tohoto nebývalého rozvoje je snaha řešit právě problémy shora uvedené. Zásadní zlepšení dopravní obslužnosti regionů, které má zabránit vyklidňování venkova a přesun mladé generace do měst za atraktivní pracovní příležitostí. S těmito problémy se potýká většina rozvinutých států a jedním z řešení je právě významné zlepšení dopravní obslužnosti regionů.

Dalším důvodem je nutnost zastavit další expanzi individuální dopravy, která dosáhla v řadě míst hranice svých možností a trvale poškozuje životní prostředí. Kromě jiných opatření i díky těmto investicím a moderním železničním systémům se výše uvedené negativní trendy podařily v řadě míst zbrzdit či úplně zastavit.

2. Zábor pozemků a území určených pro rozvoje obce

Cílem Studie je stavebně a technicky prověřit možné trasování potenciální železniční tratě a zapracovat připomínky obcí. Pracuje se s řadou alternativ a posun trasy je flexibilní. Pokud trasa zasahuje důležitá území obce je možné volit náhradní trasování. Cílem je nalézt kompromis mezi řadou zájmů a přitom zachovat atraktivní dostupnost trasy pro cestující občany obce.

3. Studie proveditelnosti a vliv projektu na individuální dopravu

Přínos pro dopravní obslužnost, nejen současnou ale především budoucí, která vyplyne ze současných společenských trendů (dojíždění za prací do měst a trvalé bydlení v regionech s dobrou dopravní dostupností a atraktivním životním prostředím, růst životní úrovně a volnočasových aktivit apod.) má právě Studie prověřit. Osa Kvasiny, Skuhrov, Dobré, Deštné, Sedloňov, Olešnice spojuje nejvýznamnější obce regionu se spádovým Rychnovem nad Kněžnou a Hradcem Králové a významně zlepšuje stávající a současně vytváří zcela nové dopravní možnosti (Deštné – Praha cca 2 hod přes Choceň). Zásadní součástí Studie je část s názvem Marketingově strategický plán. Tato část Studie má definovat a popsat způsoby jak maximalizovat přesun individuální dopravy na dopravu železniční

a tak napomoci ekologicky udržitelnému rozvoji území, jehož rozvoj je nyní postaven především na individuální dopravě. Pro trvale bydlící obyvatele je důležitá dobrá dostupnost a to jak pěší tak s možností parkování vozidel (Park and ride pro auta a jízdní kola). Za těchto okolností je železniční doprava atraktivní pro širší okruh obyvatel než jen přímo v místě zastávky a to se projevuje na jejím využití.

Z hlediska dopravy turistů trasa propojuje nejatraktivnější turistické lokality. Vozidla jsou schopna standardně dopravovat jízdní kola i sportovní výbavu – lyže, snowboardy apod. Doprava bude do značné míry atraktivní i pro turisty - chalupáře. Na páteřní železnici bude navazovat doplňková autobusová doprava do odlehlejších lokalit.

4. Železnice a kongesce

S elektrifikací trasy se nepočítá z důvodů finančních a dopadu na životní prostředí – ráz krajiny s trolejovým vedením. Vozidla o kterých se uvažuje splňují standardně emisní normy EURO 3 a používají aktivní odlučovače spalin. Jejich hluchost 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 tohoto vozidla na životní prostředí srovnatelný s provozem jednoho terénního osobního automobilu.

5. Železnice a ekologie krajiny

Nepopíráme, že stavba především v počáteční fázi – během výstavby - může představovat určitý zásah do krajiny. Smysl stavby je ovšem jednoznačně ekologický s cílem území chránit od podstatně významnějších zásahů silničních dopravních staveb včetně staveb pro dopravu v klidu - parkovišť. V zadání Studie je jednoznačný požadavek minimalizovat zásahy do reliéfu krajiny a rovněž minimalizovat počet inženýrských staveb (nejen z finančních důvodů). Schopnost železnice splynout během několika málo let s krajinou je mimořádná a dokladem toho je řada existujících regionálních tratí které během let získaly nepopíratelné „ genia loci „ v souladu s přírodou.

6. Biokoridory

Problematika dopadu na přírodu a životní prostředí je konzultována s CHKO a na její připomínky bude brán mimořádný zřetel. I když je železniční trasa podstatně lépe prostupná a bezpečná při migraci zvěře ve srovnání se silničními stavbami tento argument považujeme za vážný a při návrhu trasy se bude v inkriminovaných úsecích počítat se stavebně technickým řešením tohoto problému.

7. Odlesnění

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.

8. 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.

9. 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.

Vážení, tímto předáváme vysvětlující a upřesňující stanoviska k Vaším názorům a otázkám. Na závěr si dovoluujeme zdůraznit, 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