

Vážení zastupitelé,

pro neodkladnost, prosím, věnujte pozornost tomuto dopisu.

Obracíme se na Vás z těchto důvodů:

- na zasedání ZO se objevil bod přeložky silnice I/9 a očividně, ne všichni dostali a dostávají aktuální informace.
- CHKO, i zastupitelstvo Skalice u České Lípy a Horní Libchavy, část zastupitelstva Slunečné a Okrouhlé k dokumentům, zde uvedeným přihlédli a vydali stanoviska nesouhlasu se stavbou.
- CHKO, jenž bylo ŘSD a krajem žádáno o „výjimku“, jako rozhodčí orgán pro závažnost a množství pochybení a protimluvů, vyzval již podruhé ŘSD a kraj k nápravě a doplnění. Tato rozhodnutí najdete v příloze č.1 a č.2. (rozuměj, že původní „povolení“ bylo vydáno před vstupem do EU na základě dosluhující legislativy, a za 20 let bylo tolikrát přepisováno, pasáže opisovány a výjimka přelepuje výjimku, že z faktického hlediska je v mnoha datech a číslech protichůdné, neaktuální a zmatené, že i ŘSD „nedopatřením vypadávají kriticky chráněné druhy“ apod.).
- MUK Okrouhlá dostalo ÚR, ačkoliv bez projektu přeložky I/9 a potažmo i přeložky I/13 postrádá bourání a zvětšování mostu smysl. Připomínám, že i současný a 2x modernizovaný most vznikl a stále existuje jen a jen pro dosud neexistující komunikaci a měl jejím potřebám vyhovět, což se nestalo a už nestane.

Nyní k častým argumentům.

1) „Je to navrženo a schváleno již 25 let.“

K tomu lze říci, že projekt je dokonce z r. 1984. A tomu citlivostí, vizí i tehdejšími potřebami a realitám odpovídá a neuhnul z trasy, jak byl prezentován v r. 1988, ani o metr. A za 25 let se leccos změnilo, co má na stavbu, její význam a potřebu, značný vliv:

- EU - Shengen a zrušení TIR přechodu v Rumburku.
- dostavba dálnice D8 v r. 2014 a „protažení“ liberecké D10 přes Hrádek n. Nisou - a tím odklon další dopravy.
- vzniknuvší Natura 2000 a dvě Evropsky významné a chráněné lokality v bezprostřední blízkosti stavby
- „překvapivé zvětšení stavby“ z dvouproude na tříproudu v r. 2016 navzdory padajícím číslům predikce množství dopravy.
- vznikly průmyslové zóny (mimoňská/Dobranov) a nákupní centra Špičák v místech České Lípy, které projekt z roku 1988 nezohledňuje.

Není tedy na čase se na projekt pro jeho závažnost znovu od A do Z podívat? Příkládáme pro zajímavost zápis z kroniky Okrouhlá z r1988.

Ing. Karel Henzák, vedoucí odboru výstavby MěSTNV uveřejnil v únorovém vydání městského zpravodaje některé podrobnosti o připravovaném severozápadním obchvatu Nového Boru. Silnice I/13, která dosud vede z Děčína přes Českou Kamenici, Kamenický Šenov a Prácheň po severním okraji Okrouhlé přes Nový Bor a Svob. na Liberec, bude za několik let podle schváleného projektu z Děčína přes Benešov nad Ploučnicí a Manušíce dále podél železniční trati za Skalici až k čerpací stanici na předním okraji Okrouhlé, odtud do Arnultovic jižně od Skalky dále lesem a podjezdem pod železniční trati na vynejší silnici Nový Bor - Svob.

V Okrouhlé začne severozápadní obchvat Nového Boru

Základní úseček Okrouhlá

2) „Stavba je nutná pro narůstající dopravu a přetíženost současné I/9.“

Upozorňujeme na požadavek CHKO (příloha č.1) pro doplnění studie: "modelující vývoj dopravní intenzity na stávající silnici I/9 nad její normovanou maximální kapacitu 18.000 vozidel/den, a tím i prokázání okamžité či výhledové potřeby její přeložky."

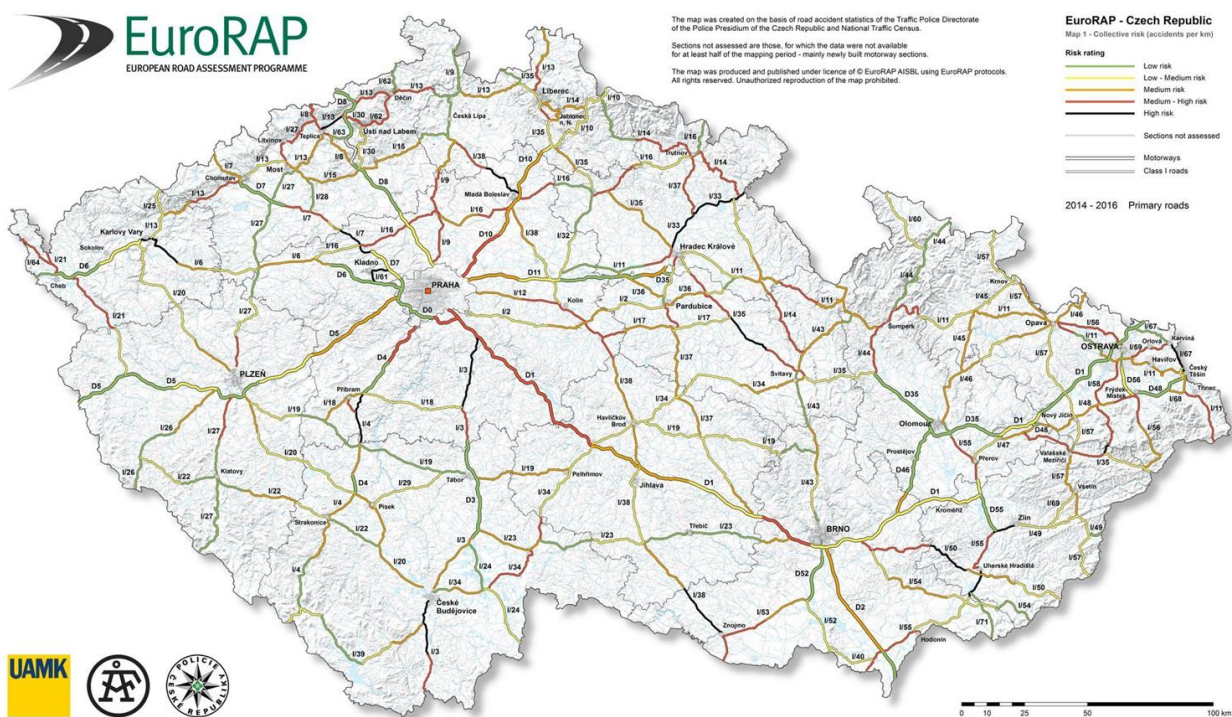
Pro vysvětlení: Aktuálně se jedná o 14500 vozidel/den (r. 2010-16 se dlouhodobě nezvyšuje). K dispozici je nová predikce ŘSD-Valbek z r. 2021 (na datech z r. 2018, příloha č.3) přímo k tomuto projektu I/9, která uvádí celkem 15500 vozidel/den v r. 2050! na okraji České Lípy a dokonce jen o celých 300 ks víc než dnes tj. 9700/den !!! aut v r. 2050 u Nového Boru. Nárůst 300 aut/den za 30let tedy opravdu působí jako vtíp.

A v té samé své studii ŘSD i píše: "osobní vozidla již po roce 2040 nevykazují růst, nýbrž pokles oproti předchozímu roku. Celkový objem dopravy však vykazuje růst až do roku 2045, v roce 2050 je již pozorovatelná stagnace, resp. zanedbatelný pokles celkového objemu osobní dopravy". Podotýkáme, že jde o čísla zpracovaná před covidem.

3) „Stavíme to pro bezpečnost dopravy“

Znovu se pro stručnost odkazujeme na oficiální rozhodnutí CHKO (pří.č.1): "doložit odbornou studii dokládající dopravní nehodovost a její příčiny na stávající silnici I/9" doplněnou o model očekávaného vývoje/výhledu dopravní nehodovosti v řešeném úseku.“

Pro vysvětlení: stávající úsek, po odvedení tranzitu na dálnici D8 v 2014. Je od té doby bezpečný, střídá se známka 1až 2 na 5 bodové stupnici, viz Eurorap příloha č.4, takže je současná silnice vyhodnocena jako bezpečnější než třeba rovný „svorský úsek“ (a třeba modernizovaná a prostorná silnice u Mladé Boleslavi, která je hodnocena 4-5.). V dalších budoucích datech se ještě asi zohlední proběhlá modernizace současné silnice na rovince v Pihelu a Chotovickém vrchu v r. 2017-18. Naopak je tu předpoklad, že nová tříprúdová silnice zase na sebe stáhne těžký tranzit a tím i nehod vážných v okolí přibude.



4) „Obec s tím nemůže nic dělat.“

Odpověď: dalo se, dá a jiné obce „nedaleko-přes kopec“ dělali a uspěli.

- „Silnice I/9 – Nový Bor – Dolní Libchava

nemá významný vliv na životní prostředí a nebude posuzován podle zákona.”

Na základě informací uvedených v oznámení záměru, písemných vyjádřeních dotčených územních samosprávných celků, dotčených správních úřadů a zjišťovacího řízení provedeného podle zásad uvedených v příloze č. 2 k zákonu, rozhodl krajský úřad jako příslušný úřad podle § 22 zákona na základě ustanovení § 7 odst. 6 zákona, že záměr „**Silnice I/9 – Nový Bor – Dolní Libchava**“

nemá významný vliv na životní prostředí a nebude posuzován podle zákona.

-“I/13 Děčín - Manušice - může mít významný vliv na životní prostředí a proto bude posuzován podle zákona.” (bude vypracována EIA)- „Silnice I/9 – Nový Bor – Dolní Libchava“ nemá významný vliv na životní prostředí a nebude posuzován podle zákona.”

Závěr:

Záměr „Přeložka silnice I/13 Děčín - Manušice“ naplňuje dikci bodu 49 kategorie II přílohy č. 1 zákona. Dle § 7 zákona bylo provedeno zjišťovací řízení, jehož cílem bylo také zjištění, zda záměr může mít významný vliv na životní prostředí a zda bude posuzován podle citovaného zákona. Příslušným úřadem k zajištění zjišťovacího řízení je dle vyjádření Ministerstva životního prostředí dle § 21 písm. n) zákona (č.j. MZP/2020/710/2480 ze dne 12. 6. 2020) Krajský úřad Ústeckého kraje.

Na základě informací uvedených v oznámení záměru, písemných vyjádření doručených od dotčených správních úřadů, dotčených územních samosprávných celků, dotčené veřejnosti a veřejnosti a zjišťovacího řízení provedeného podle zásad uvedených v příloze č. 2 k zákonu dospěl příslušný úřad k závěru, že záměr

„Přeložka silnice I/13 Děčín - Manušice“

může mít významný vliv na životní prostředí a veřejné zdraví a bude posuzován podle citovaného zákona.

Je třeba zdůraznit, že ta samá I/13 bude přeložena právě do naší silnice I/9 na úsek Manušice-Okrouhlá. Tudíž tu budeme mít jak I/9 i I/13 v jedné trase.

Jak je možné, že stejně velký úsek, a dokonce stejná silnice je jedou taková jednou onaká? A obě dohromady neznamenají nic? Tady defacto je nám tvrzeno že 1+2=0. Zastupitelstva a starostové na I/13 konali aktivně a podali prostou žádost „že to na jejich obyvatele může mít významný vliv“ a bylo jim vyhověno – je třeba EIA. Prosím Vás o totéž.

Na projekt I/9 bylo v r.2016 „zjišťovací řízení“ tzv „malá Eia“ (a bylo to defacto oprášení jen dokumentu a razítka z r 2002.), která řeší podstatně méně souvislostí než velká EIA, a kde je povinnost také doložit neexistenci variantního řešení. To je mimo jiné třetí věc, co CHKO požaduje. Např. modernizaci zkapacitnění současné silnice I/9 nikdy nebyla projektována ani počítána - zjišťovací řízení jen počítá a nabízí:

- a) nulový stav – žádná změna nikde (do r. 2052)
- b) stavba třípruhové silnice s 2 km mostů.

Nic mezi a) a b) se neřeší a neexistuje. A třeba mimoúrovňová křižovatka mezi obchodáky v České Lípě dávno mohla stát, kdyby nebyla shozena z tohoto důvodu ze stolu. **Velká EIA má i tvrdé parametry – je její povinnost, pokud se staví silnice 2+2 pruhy, zde se staví 2+1... to jen k tomu, jak jsme i v tvrdých lehkých měřitelných parametrech na hraně pro „zákonou nutnost“ velké EIA.**

5) “Nás se to netýká, jedná se o katastry jiných obcí, my s tímhle nic nemáme.“

Odkazují na přílohu č.2 vyjádření CHKO a ŘSD kde najdete:

"Výjimka je vyžádána za účelem realizace záměru „I/9 Nový Bor – Dolní Libchava“, a to pro část trasy km 0,2 – 5,97. Úsek trasy mimo územní působnost Agentury (km 6,0 – 9,285) je biologicky cennější a bylo zde dokladováno více ZCHD a cenných druhů červených seznamů než v úseku v působnosti Agentury (CHKO České středohoří, km 0,2 – 5,97). **Žadatel i správní orgán z uvedeného důvodu rezignují na specifikaci lokalit výskytu jednotlivých druhů ve vztahu k příslušnosti těchto lokalit k různým správním celkům.**"

Nemusíme snad nikoho přesvědčovat, že liniová stavba napříč krajem je něco jiného než silniční propustek na území samosprávy, platí a lze používat jiné nástroje a mechanismy a přinejmenším se lze podpurným stanoviskem přidat ke zbylým obcím v údolí.

Pro stručnost se zdržíme dalších poznámek, kterými lze tvrdě poukázat na další věci, již vyvrácené teze, neplatné přežití realie a pravdy, a dokonce nepravosti k projektu. Jak někdo je zodpovědně obeznámen s tímto projektem, stačí znalost těchto 5 témat a s tím souvisejících dat.

Jako místní občané sdružující se mimo jiné OS Svobodná ves, věříme že pravým veřejným zájmem není, aby se Okrouhlá a Manušice staly ze tří světových stran obklíčené silnicí 1.tříd pro „akutní potřebu“ silnice na 10let. (stavba je nyní plánovaná na cca r. 2027). Stejně tak obec Horní Libchava, Slunečná, Skalice u České Lípy i Svobodná ves si nezaslouží, bez prokázání nutné potřeby stavby, bezdůvodné snížení kvality života pro hluk, zplodiny a „fyzickou bariéru“ dálniční podoby.

Především si přejeme, aby se zdejší celý region, protože k tomu má všechny předpoklady, jako ony Evropsky významné lokality na trase, se stal spíše rekreačním, s lehkým odpočinkovým turismem a plícemi Evropy (jakými je toto údolí i nyní), nežli dopravní s dálniční tepnou s rozhašenou přírodou. To prohlašujeme i jako lidé a členové občanského sdružení, co každý den jezdíme autem přes Českou Lípu do zaměstnání a jsme s bolestnou situací „při špičce“ více než dobře seznámeni.

Dopad na životní prostředí lidské, v úzké vazbě přírodu a celé údolí, mikroregion, i migrační trasy a kumulativní vlivy nelze bez řádné studie a dat laicky ani odborně ocenit. Oznamujeme Vám, že např. pro studie predikce objemu dopravy od ŘSD -Valbek, se objevily nové skutečnosti a fakta, pro které lze považovat stanoviska a postoj obce za zastaralé (např. postoj k zjišťovacímu řízení).

Apelují na Vás podpořte stanoviskem zastupitelstva argumenty a požadavky v rozhodnutí CHKO a nejlépe žádejte ve světle nových informací jako obce posouzení dle zákona č.100/2001Sb, protože stavba jako celek má jasně značný vliv na lidi a jejich životní prostředí a měla by tak být řešena.

Děkuji.

Za OS Svobodná Ves: BcA. Vojtěch Starosta DiS, Šárka Formánková, Bc. Eliška Janků

V Nové Boru dne 27.6.2021

(Tento dopis je veřejný a je možné je dál sdílet a používat, informace jsou veřejně dostupné.)