

Dokumentace EIA – „I/11 Havířov – Třanovice“ stručné hodnocení pro občany obce Těrlicko (aktualizace 27.3.2025):

Přesměrování dopravy:

1/ Varovné pro občany Těrlicka je toto konstatování: „Dopady realizace stavby lze pozorovat v širším okolí – z modelu dopravy je zřejmé, že stavba převezme část dopravy z široké škály komunikací od D56 (Ostrava – Frýdek-Místek) přes I/473 (Petřvald – Šenov – Frýdek-Místek), I/474 (Orlová – Horní Suchá – Třanovice) až po I/67 Bohumín – Karviná – Český Těšín). Už chápete, proč je tak zvaný Obchvat Havířova jen první, jižní etapou projektu nazvaného v dokumentu Politika územního rozvoje ČR koridor SD 16 Bohumín – Třanovice? Čtyřem jmenovaným severo-j jižním dopravním trasám se ulehčí a doprava včetně kamionů se přemístí do Horní Suché, Životic, Těrlicka a Třanovic.

2/ Šokující čísla obsahuje Aktualizovaný dopravní model a kapacitní posudek, zpracovaný firmou Mott MacDonald CZ, spol. s r.o. v březnu 2024:

a) V úseku A26, což je v Havířově úsek mezi velkým kruhovým objezdem u vlakového nádraží a křižovatkou u obchodního domu ELAN, je předpokládán průjezd v roce 2045 bez realizace obchvatu 22.392 osobních a dodávkových vozidel, a předpokládán průjezd s realizací obchvatu 21.843 vozidel, tedy pokles o 2,5 %. U těžkých motorových vozidel pokles z 3.026 na 2.951, tedy o pouhých 75 vozidel (ano: autobusy, popeláři a zásobování budou do města jezdit i nadále). A kvůli tomu se chystá obchvat za 12,4 mld. korun?

b) Naproti tomu v úseku A33, což je stoupání do Bludovického kopce směrem na Těrlicko, klesne dle dopravního modelu počet osobních a dodávkových vozidel z 15.771 vozidel denně bez obchvatu na 8.847 s obchvatem, což je pokles o 44 %. Kam se ta vozidla ztratí? Nepojedou dle odborníků od Mott MacDonald CZ novým obchvatem přes Dolní a Prostřední Suchou, protože je to daleko. Pojedou dle dopravního modelu do Životic prodloužením Dlouhé třídy, kde se provoz téměř zdvojnásobí – ze 4.168 vozidel na 7.882 vozidel.

c) Shrnutí: I po výstavbě obchvatu se v Havířově na Hlavní třídě nezmění nic. Na křižovatce u Městského kulturního střediska RENETA se proud vozidel v novém poměru rozdělí – přibude jich na Dlouhé třídě a ubude na Národní třídě a Těšínské ulici. Do Životic pro prodloužené Dlouhé třídě jich má dorazit 5.338 denně.

3/ Odkud se tedy vezme nárůst vozidel na nové silnici v Horní Suché, v Životicích, v Těrlicku a v Třanovicích, když z Havířova to nebude? Dopravní

indukcí ze severu – v lepším případě propojením na silnici I/59 Karviná-Ostrava, v ještě horším případě na D1 v Bohumíně. Dopravním modelem předpokládaný pokles intenzity dopravy na silnici I/67 mezi Karvinou a Českým Těšínem je o 20 % (z 14.331 vozidel na 11.425), na silnici I/59 mezi Karvinou a Ostravou o 24 % (z 15.378 vozidel na 11.649), na silnici III/473 mezi Šenovem a Frýdkem-Místkem také o 20 % (z 9.493 vozidel na 7.543).

4/ Autoři dopravního modelu složitě propočítávají předpokládaný počet zaměstnanců v osmi rozvojových plochách po bývalých dolech Ostravsko-karvinského revíru. Dopočetali se 8.170 zaměstnanců, kteří se budou muset dostat do práce (za předpokladu, že se podaří tyto rozvojové plochy obsadit) Tento počet ale historicky na pěti místních šachtách byl také a doprava fungovala.

5/ Záměr projektu – „*doplnění dopravní infrastruktury včetně funkce pro tranzitní dopravu*“ je v rozporu s citovanou Strategii rozvoje Moravskoslezského kraje 2019-2027, která uvádí, že: „*Silniční dopravní infrastruktura v kraji je na velmi dobré úrovni. Východní část kraje trápí nekoncepční zahušťování zástavby, které znesnadňuje dostupnost ze zázemí velkých měst*“. A to je přesně náš případ. Vysoká intenzita provozu v dopravní špičce např. na Bludovickém kopci (křížení silnice I/11 a III/4742) není způsobena údajným tranzitem vozidel, ale nekoncepčním zahušťováním zástavby v Živicích, v Horních Bludovicích a v Těrlicku. Pokud by tady tranzitní doprava byla, jezdila by vozidla po silnici I/11 i v nočních hodinách.

6/ Zásadně nesouhlasíme s hodnocením současného dopadu dopravy na veřejné zdraví ze strany 191/297 Dokumentace EIA: „*V Havířově se naopak potýkají s častými dopravními zácpami, zejména v ranních a odpoledních špičkách, což snižuje plynulost dopravy a zvyšuje emise z vozidel stojících v kolonách*“. Ranní a odpolední dopravní špičku má každé větší město, ale v případě „*vozidel stojících v kolonách*“ si autoři Dokumentace zřejmě spletli Havířov s Ostravou.

7/ Také „*dopravní nehody související s tvorbou kolon*“ nemají žádnou oporu ve statistice dopravních nehod Policie ČR. Na všech komunikacích města Havířov bylo v roce 2024 celkem 533 dopravních nehod, z toho však pouze 10 % (54 nehod) bylo na hlavní trase silnice I/11 od velkého kruhového objezdu u vlakového nádraží až po kruhový objezd na Bludovickém kopci. Přerozdělením dopravy mezi Dlouhou a Národní třídou sice může k nepatrnému poklesu nehodovosti dojít, avšak vzhledem k velice nestandardním „*průpletovým úsekům*“ mezi novými mimoúrovňovými křižovatkami následujícími těsně po sobě není celkové snížení zdaleka jisté.

Za jakou cenu?

8/ Těrlicko by nenávratně přišlo o 23 ha zemědělské půdy (sousední Třanovice o 21 ha), dále o 4 ha lesů a 3 ha ostatních ploch, celkem o 30 hektarů. Zábor za celou stavbu je předpokládán v rozsahu 134 hektarů. V období stavby by ale kromě toho byly dočasně zabrány velké plochy pro zařízení staveniště, pro skladování stavebního materiálu, ale hlavně pro deponii a mezideponii výkopového materiálu.

9/ Výkopového materiálu rozhodně nebude málo – celkem 1,75 mil. m³, z čehož pouze 0,7 mil. m³ bude použito na násypy. Co s přebytečnou zeminou v objemu 1 mil. m³ zatím nikdo neřeší ani neví. Jednou z variant, zmíněnou v dokumentaci, jsou „velmi vysoké násypy pro zlepšení bilance zemních prací“.

10/ K záboru půdy je na straně 227/297 Dokumentace EIA uvedeno: „Zábor samotný je vzhledem k rozsahu dotčeného území a dotčenou kvalitou půdy (budou dotčeny půdy I. a II. třídy ochrany) hodnotit jako významný a negativní. Na druhou stranu je zřejmé, že nové zábory jsou umístěny v trase vymezené dokumenty vyšší úrovně (Zásady územního rozvoje MSK a Územní plány dotčených obcí) a je tedy zřejmé, že již ve fázi strategického plánování záměru byl vliv vyhodnocen jako akceptovatelný a se záborem území je v případě realizace záměru počítáno“. Požadujeme tedy doložení výše uvedené akceptovatelnosti záboru území Těrlicka z fáze strategického plánování záměru SEA.

11/ Kategoricky nesouhlasíme s druhou částí tvrzení na straně 229/297 Dokumentace EIA, že „Odejmout půdu ze zemědělského půdního fondu v I. a II. třídě ochrany lze pouze výjimečně, a to převážně pro liniové stavby zásadního významu, čímž předpokládaný záměr je“. Dle našeho názoru rozhodně není. Není totiž součástí mezinárodní sítě komunikací TEN-t ani součástí tzv. Slezského dopravního kříže.

12/ Zvýšilo by se riziko sesuvů půdy. Dokumentace EIA k tomu uvádí: „V okolí řešené silnice se nachází celá řada lokalit s potenciálním výskytem sesuvů. Stavební zásahy do těchto lokalit mohou být spojeny s rizikem zvýšení pravděpodobnosti vzniku sesuvů“.

13/ Kromě kácení dřevin na osmi hektarech lesních pozemků by mělo být obětováno i 153 tzv. nadlimitních stromů a také 30 skupin zapojených porostů o celkové ploše 15 ha. Dokumentace EIA k tomu uvádí, že „dotčené lesní pozemky jsou v docházkové vzdálenosti zejména pro krátkodobou rekreaci obyvatelstva přilehlých sídelních útvarů. V mnoha případech navazují na zástavbu rodinného bydlení, tuto zástavbu odcloňují od zdrojů prachu, imisí i hluku a vytvářejí tak vhodné zdravotně-hygienické podmínky pro každodenní život obyvatel území dotčeného návrhem trasy“.

14/ Z Dokumentace mimo jiné také vyplývá, že v případě řešeného záměru, kdy budou probíhat významné zemní práce a bude docházet k přeměně stávajících ploch, hrozí vytěsňování původních druhů rostlin nepůvodními, expanzivními druhy, např. bolševníkem velkolepým, který představuje nebezpečí pro zdraví obyvatel, zvláště dětí.

15/ Navrhovaná stavba si vyžádá dle předběžného odhadu demolice 35 nemovitostí, z toho 6 na území obce Těrlicko:

- parc. č. 36/2 k.ú. Dolní Těrlicko;
- parc. č. 38 k.ú. Dolní Těrlicko;
- parc. č. 82/2 k.ú. Dolní Těrlicko;
- parc. č. 1978 k.ú. Horní Těrlicko;
- (parc. č. 2062 k.ú. Horní Těrlicko);
- (parc. č. 2069 k.ú. Horní Těrlicko).

16/ Realizace projektu by měla i rozdílný ekonomický dopad na obyvatele. Hodnota bytů v Havířově podél Národní třídy a Těšínské ulice by mohla mírně stoupnout, hodnota bytů podél Dlouhé třídy, a především hodnota řady nemovitostí v Horní Suché, v Životicích, v Těrlicku a v Třanovicích v širším okolí nové silnice by však klesla, především u nové zástavby.

17/ Navrhovaná stavba kříží, popř. jinak zasahuje řadu komunikací nižšího řádu. Na území Těrlicka se jedná o tyto komunikace:

- přeložka ul. Zelená;
- propojení ul. Životická a ul. Smrková;
- rozšíření ul. Na Vyhlídce;
- přeložka ul. Soběšovická;;
- přeložka ul. Ke Stonávce (3 úseky);
- přeložka ul. Mokřadní;
- napojení ul. U Brodu;
- prodloužení ul. Volovecká.

18/ Budou také potřebné rozsáhlé přeložky technické infrastruktury: velmi vysoké napětí, vysoké napětí, nízké napětí, sdělovací a optická vedení, kanalizace, vodovody, plynovody. V celém území se nachází také meliorační systémy odvodnění zemědělských půd. V dokumentaci EIA je sice slibováno zajištění funkčnosti v případě přerušení, víme ale své o tom, jak to v praxi v těchto případech končí.

Dopad na životní prostředí v Těrlicku:

19/ Šokující, avšak předvídatelná je odpověď na naši připomínku, jak budou řešeny krizové situace v tunelu a jak bude v těchto případech odváděna tranzitní doprava mimo střed obce Těrlicko. Odpověď: „Během plánovaných uzavírek tunelu bude tranzitní doprava vedena pravděpodobně po dálnicích

D56 a D48. Při neplánovaných uzavírkách (např. nehodách) bude objízdnou trasou stávající silnice mezi MÚK Havířov-východ (což je mimoúrovňová křižovatka v životických sadech) a MÚK Třanovice II“. V prostoru našeho malého autobusového stanoviště a obchodu COOP tak projede denně místo 9 tis. vozidel minimálně 22 tis. vozidel a kolona vozidel včetně kamionů se potáhne po celé cílové rovině, protože vozidla budou mít problém s odbočením vlevo na velké křižovatce na jejím konci. Toto nebezpečí se však netýká zdaleka pouze tunelu, ale i všech níže uvedených dlouhých mostů. Všechny čtyři totiž budou v úseku mezi MÚK Havířov-východ a MÚK Třanovice II. Nebezpečí bude o to větší, že z Horní Suché až do Životic bude mít silnice čtyři jízdní pruhy oddělené středním dělicím pásem o šířce 3 metry s povolenou rychlostí 110 km/hod. Všechny mosty i tunel v kritickém těrlickém úseku však budou mít pouze dva jízdní pruhy o šířce 3,5 metrů a povolenou rychlost 90 km/hod. Včetně kamionové dopravy.

20/ Nebyl vyslyšen náš požadavek na prodloužení tunelu ze současných 495 metrů na původních 700 metrů (o jeho zkrácení pod 500 m délky bylo rozhodnuto na Ministerstvu dopravy ČR dne 31.10.2018 „z důvodů snížení nákladů na zabezpečení“). Kratší tunel je údajně „kompromisem mezi požadovanou funkcí a náklady na výstavbu a následný provoz. Prodloužení tunelu je možné, avšak jeví se jako neúčelné“. Vyústění kratšího tunelu by tak bylo blíž zástavbě a tunel se by se razil v menší hloubce.

21/ Pro samotnou ražbu tunelu jsou předpokládány geologické podmínky nepříznivé. Linie tunelu je podle geologické mapy orientována příčně k průběhu horninových vrstev a v průběhu ražby tak dojde ke střídání odlišných hornin.

22/ Kromě samotného tunelu bylo „optimalizováno řešení“ také u čtyř velkých mostů v Těrlicku (délky 526, 503, 204 a 108 metrů). Všechny budou stejné, ve „standardním konstrukčním řešení“. Žádné architektonické dílo, které by alespoň trochu stavbu oživilo (např. přes řeku Stonávku a mokřady) nemůžeme očekávat. Nesouhlasíme s tvrzením, že uvedené mosty budou mít pouze okrajový vliv na významné krajinné prvky a na územní systém ekologické stability. Pokud autoři Dokumentace EIA hovoří o tom, že „kromě lokálnosti zásahu lze rovněž zmínit, že technické parametry mostů jsou vhodně navrženy – v mnoha případech až nadstandardně“, pak požadujeme doložit, v čem ona nadstandardnost standardního konstrukčního řešení spočívá.

23/ Naprosto nepřijatelný pro obec Těrlicko je návrh koncepce odvádění srážkových vod. Až do MÚK Havířov-východ se v jednotlivých úsecích od Havířova předpokládá umístění otevřených retenčních nádrží s předřazeným odlučovačem ropných látek. Od této křižovatky až do Třanovic, tedy přes celé

území Těrlicka už pouze stabilní normé stěny v příkopech, tedy daleko nižší stupeň ochrany. S nesmyslným odůvodněním, že v těrlickém úseku bude o něco nižší intenzita provozu. Provoz na nové silnici bude záviset na mnoha faktorech, a tvrdit dnes, že to bude pouze 13.158 vozidel denně v roce 2045 a nebude překročena hranice 15 tis. vozidel, je nesmysl. Z důvodu umístění stavby v těsné blízkosti vodního díla Těrlicko a přilehlých toků je zcela nezbytný pro těrlický úsek minimálně stejný stupeň ochrany srážkových vod, jako na území Havířova a Horní Suché. Je nepřijatelné, aby kaly z odlučovačů ropných látek v Horní Suché byly likvidovány předepsaným způsobem a v těrlických příkopech byly ponechány. Celé dotčené území obce Těrlicko navíc spadá do oblasti vymezené dle § 32 Zákona č. 254/2001 Sb., o vodách mezi citlivé oblasti.

24/ Mimo znečišťujících látek, způsobených provozem vozidel, budou dešťové vody v zimním období znečištěny také solankou z údržby sjízdnosti vozovky, což u dlouhých těrlických mostů bude obzvláště aktuální. Dopady budou údajně řešeny až ve vyšším stupni projektové dokumentace. V Dokumentaci EIA je pouze uvedeno, že „běžná spotřeba rozmrazovacího prostředku je dle TP 25 tun/km silnice“.

25/ Dokumentace EIA neřeší, jaký vliv bude mít odvodnění staveb a rozsáhlých povrchových ploch při předpokládaném častějším výskytu extrémních meteorologických jevů, zejména přivalových dešťů, na místní vodní toky.

26/ Autoři Dokumentace EIA dospěli k závěru, že „Podmínky pro ochranu veřejného zdraví současných obyvatel dotčené oblasti se realizací záměru významně nezmění. V oblasti hlukové zátěže je však toto hodnocení podmíněno realizací účinných protihlukových opatření“. Zeptejte se občanů Třanovic a obcí kolem Frýdku-Místku, jak jsou spokojeni s realizací účinných protihlukových opatření kolem jejich nových silnic.

27/ Z hlukové studie vyplývá, že „bez realizace protihlukových opatření bude na mnoha místech docházet k překračování hygienických limitů“. Hluková situace v Havířově se pravděpodobně nezlepší vzhledem k výše popsané situaci s počtem vozidel. Ověřit z Dokumentace EIA se to nedá, jelikož hluková studie řeší jenom trasu nové silnice a centru Havířova se pro jistotu vyhýbá, což považujeme za její velký nedostatek. Rozhodně se ale hluková situace zhorší v Těrlicku – vozidel celkem na obou silnicích výrazně přibude, navíc v otevřeném terénu se hluk bude šířit volněji a na větší vzdálenost než ve městě. Z čerstvé zkušenosti obchvatu Frýdku-Místku a Třanovic navíc vidíme, že silnice se nejdříve postaví, a až se značným časovým odstupem po stížnostech občanů a naměření neúnosné hranice hluku se přijímají dodatečná provozní (snížení rychlosti) nebo stavební opatření. Také minutu ticha v obřadní síni na hřbitově už bychom nezažili, jelikož

„provoz komunikace bude slyšitelný jako strukturální hluk“. Útěchou nám má být příslib, že pokud bude hrát hudba, provoz komunikace slyšitelný nebude.

28/ Vyšší rychlost dopravního proudu na obchvatu kromě hlukové zátěže způsobí také navýšení sekundární prašnosti. Nejedná se pouze o částice PM10 a PM2,5, ale také o škodlivý benzo(a)pyren, jenž je obsažen v prachových částicích. Dokumentace EIA proto předpokládá nutnost zpracování návrhu kompenzačních opatření, např. formou výsadby zeleně v blízkosti nové komunikace (nad rámec náhradní výsadby v důsledku pokácení dřevin). Otázkou však je, za jak dlouho bude tato zelená zeď funkční a zda vlastníci pozemků poskytnou pro tato opatření další plochy.

29/ Osadní výbor Dolní Těrlicko protestoval ve svém vyjádření z 2.1.2023 proti navýšení imisního zatížení lokality. Dočkal se této odpovědi: „Navýšení imisní zátěže není absolutní. Jedná se spíše o přesun zátěže mezi místy, do nové oblasti“. Rozuměj: z jiných oblastí do Těrlicka, Horní Suché a Třanovic.

30/ Lze bezpochyby souhlasit se závěrem, že „výstavba záměru způsobí navýšení emisí všech znečišťujících látek v okolí přeložky silnice I/11 a tím i imisní zátěže v bezprostředním okolí záměru“. O tom, jak velké toto navýšení bude, rozhodne nejen to, kolik vozidel nasaje nová komunikace z jiných silnic. O tom rozhodne především míra dopravní indukce, tedy to, kolik vozidel nasaje nová komunikace z jiných regionů. Autoři Dokumentace EIA to připouští: „Záměr může mít také za následek přemístění dopravy z jiných komunikací, což však není předmětem této studie“. Zcela jednoznačně však nelze souhlasit s tvrzením, že: „naopak se očekává pokles imisních příspěvků v okolí většiny stávajících komunikací“. To v žádném případě. K poklesu dojde pouze tam, kde se sníží intenzita provozu.

31/ V Dokumentaci EIA je uvedeno, že pro posouzení vlivů na ovzduší byl jako výpočtový rok pro stávající i plánované řešení organizace dopravy zvolen rok 2045, „kdy se očekává, že záměr bude již v provozu“. V té době už by měl ale 10 let platit zákaz výroby spalovacích motorů a Havířovem budou bezesporu projíždět tiché a bezemisní elektromobily.

32/ Nelze souhlasit s vyhodnocením vlivu záměru na klima: „vlivy jsou nulové až mírně negativní – nevýznamné“. Nebyla totiž dostatečně identifikována rizika ovlivnění mikroklimatu dané lokality, především v důsledku jejího budoucího přehřívání. V letním poledni dopadá na naše území sluneční energie o intenzitě zhruba 1000 Wattů na každý čtvereční metr, což u celé plochy obchvatu dává celkem cca 300 MW, což je téměř poloviční výkon elektrárny Dětmovice. U vegetace dobře zásobené vodou se na teplo přemění pouze cca 20 % této energie (čím více energie je spotřebováno na odpar vody, tím méně se povrch zahřeje), u dopravní stavby cca 80 %. Vliv přehřívání má na

okolní mikroklima devastující vliv: nejenže klesá pohodlí obyvatel, ale horký suchý vzduch stoupající vzhůru může rozpouštět oblačnost a tím prohlubovat sucho, naopak v případě bouřkové oblačnosti může bouři výrazně posílit (např. krupobitím).

33/ Přírodu v Těrlicku hodnotí Dokumentace EIA jako „*málo hodnotnou*“ nebo pouze „*běžné cennosti*“. Ano, alpské byliny u nás skutečně nerostou. Ale v kontextu s přilehlým devastovaným územím po historické těžbě uhlí bychom přírodu v Žermanicko – Těrlickém mikroregionu měli chránit jako oko v hlavě. Také se zvířaty se autoři Dokumentace vypořádali rázně: „*Ačkoliv byla v území zaznamenána řada druhů obratlovců, včetně druhů zvláště chráněných, realizace záměru nebude mít na tyto druhy významný negativní vliv*“. Jak důsledně byl průzkum proveden vypovídá skutečnost, že na několika místech je v Dokumentaci EIA uvedeno, že „*výskyt živočichů kategorie A není v celém zájmovém území přepokládán*“. Těrličtí jeleni byli v té době zrovna v sousedním Koňakově.

34/ Kromě několika lokálních územních systémů ekologické stability krajiny (ÚSES), které jsou tvořeny biocentry a propojeny biokoridory, máme v Těrlicku i jeden prvek vyšší, regionální úrovně, který má označení ÚSES RBC 277 Zavadovice. Nachází se v Hradišti při výjezdu směrem na Třanovice, kdy na levé straně je lesní porost v nivě řeky Stonávky a na pravé straně Zavadovický les. Nová silnice I/11 bude v tomto prostoru vedena v zářezu hlubokém cca 5 metrů. Dokumentace EIA k tomu poznamenává: „*ekologicky a ekonomicky smysluplná realizace migračního objektu se nejeví reálná, je tedy třeba hledat řešení v podobě přesměrování zvěře*“.

35/ Ke dvěma lokálními biokoridorům vymezeným na území obce Těrlicko ve vazbě na řeku Stonávku a její údolní nivu se v dokumentaci EIA uvádí: „*Říční koryto má v překračovaném úseku relativně přirozený charakter a v prostoru nivy se vyskytuje zapojený lesní porost lužního lesa s bohatým keřovým patrem a lokálně bujným bylinným podrostem. Jedná se o zachovalé polonské dubohabřiny*“. A v těchto místech budou vyhloubeny desítky stavebních jam mostních pilířů, budou postaveny dlouhé betonové mosty a vzniknou tak ohrožené pruhy s nižší intenzitou oslunění.

36/ Při hodnocení vlivu záměru na krajinný ráz je třeba mít na paměti, že krajinný ráz je chráněn před činností snižující jeho estetickou a přírodní hodnotu zákonem č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění, a to konkrétně §12. Charakteristickým, vystihujícím znakem krajiny F-06 Třinec-Těšín, která shodou okolností začíná v místě MÚK Havířov-východ, jsou vodní nádrže Těrlicko a Žermanice. Spolu s nimi pak údolní nivu Stonávky a Lučiny s významem pro přirozený rozliv povrchových vod při povodňových situacích (záplavové území). Jednou z cílových charakteristik této krajiny je

převaha rekreační funkce v okolí uvedených nádrží a první opatření pro zajištění této charakteristiky zní: „Pro rozvoj, doplnění a zkvalitnění systémů dopravní a technické infrastruktury přednostně využívat koridory stávajících sítí“. Proč tedy budovat v oblasti s hustou sítí pozemních komunikací komunikaci novou a obětovat dalších 134 hektarů? Odborníci na krajinný ráz jistě budou argumentovat tím, že znaky jedinečného ani neopakovatelného významu v této krajině nenašli. Z celostátního pohledu možná ano, my se však musíme na krajinnou oblast vodních nádrží Žermanice a Těrlicko dívat v kontextu historicky devastované krajiny v Karviné, Orlové, Doubravě, Stonavě a Horní Suché.

37) Nesouhlasíme se závěrem Dokumentace EIA, že „*velmi specifická krajina ohraničená výraznějšími horizonty Moravskoslezských Beskyd s dominantou Lysé hory jako zcela typický krajinný horizont jižní části prostoru bude záměrem ovlivněna pouze slabě*“. Dle našeho názoru bude ovlivněna silně. Budování velkých mostů či portálů tunelu výrazně změní charakter dosud přirozené krajiny. Kdo nesouhlasí, ať se vydá na těrlickou Vyhlídku, podívá se na panorama Beskyd a představí si v popředí jižní ústí tunelu a dva mosty o délce více jak 500 metrů.

38) „*Vliv záměru na malá sídla s prvky rozptýlené slezské zástavby v rámci lesozemědělské krajiny v jižní části prostoru*“, tedy v Těrlicku, byl sice správně vyhodnocen jako středně silný až silný, avšak s ohledem na „*relativně omezený rozsah záměru nebudou vlivy ani v této nejcitlivější části území významné*“. Jak velké území kromě Těrlicka a Třanovic by muselo být zasaženo, aby to dle autorů Dokumentace EIA významné bylo?

39) Za naprosto absurdní považujeme řešení připomínek Českého svazu včelařů v Těrlicku. Dokumentace EIA na jedné straně konstatuje, že „*realizací záměru může dojít k omezení přístupu včel ke zdrojům potravy, že výfukové plyny mohou negativně ovlivňovat zdraví včel a hluk může narušovat komunikaci včel*“, jako řešení však nabízí pouze „*převést včelstva na novou lokalitu*“.

40) Těrlická včelstva tak mají nyní stejně nejistý osud jako minimálně pět pomníčků Životické tragedie. Dle Dokumentace EIA se stavba „*bezprostředně dotýká tří pomníků, které jsou v kolizi s hlavní trasou stavby, v těsné blízkosti stavby se nacházejí další dva pomníky. V případě realizace stavby budou pomníky s úctou šetrně přemístěny*“. Jelikož v kolizi jsou tři dvojpomníky, jedná se celkem o osm zastřelených občanů, tedy téměř čtvrtinu z celkového počtu. Dle Dokumentace EIA však soubor pomníků nelze považovat za kulturní dominanty. Na rozdíl od „*hodnotného souboru městské zástavby Havířova, vystavěného ve formách socialistického realismu*“, který je národní kulturní památkou. Škoda, že v roce 2009 byla zamítnuta varianta jižního obchvatu

Havířova (kratší a levnější než ta současná severní). Mohly být ušetřeny nejen pomníčky, ale také životické sady a polovina těrlického úseku včetně dvou mostů a tunelu.

41/ Součástí procesu EIA není sice ekonomické posouzení stavby, nicméně pár základních informací je i zde namístě. V aktuálních Informačních letácích z března 2025 ŘSD informuje občany, že předpokládaná cena stavby je 8,2 mld. Kč bez DPH. Toto je však pouze cena samotné stavby, bez projektové dokumentace, bez nákladů na výkup pozemků atd. Při schvalování záměru v Centrální komisi Ministerstva dopravy v prosinci 2021 byly celkové náklady ve výši 12,4 mld. Kč bez DPH. Aktualizovaného ekonomického posouzení stavby v současné cenové úrovni metodou HDM-4 (po aktualizaci technických podkladů a doplnění MÚK Třanovice II) se však občané asi nedočkají.

42/ Ve světle výše uvedených námitek **zásadně nesouhlasíme se závěrem Dokumentace EIA**, který zní: „Na základě provedeného komplexního hodnocení nebyly zjištěny skutečnosti vylučující realizaci záměru ve vybrané lokalitě. Posuzovaný záměr při jeho realizaci ani provozu nebude při dodržení navržených opatření zatěžovat životní prostředí nad zákonnou mez a nebude představovat významné zhoršení životního prostředí v dotčených oblastech. Záměr lze považovat za akceptovatelný a doporučit k realizaci“.

Návrh stanoviska Obce Těrlicko k dokumentaci EIA:

Posuzovaný záměr bude i při dodržení navržených dílčích opatření zatěžovat neúměrně životní prostředí v Těrlicku i okolních obcích Horní Suchá a Třanovice a bude představovat významné zhoršení životního prostředí v těchto dotčených obcích. Celkové ekologické nevýhody projektu spočívají ve značném zásahu do dosud méně dotčených území Karvinska – zábory půdy, úbytek zeleně, bariérový efekt pro zvěř, zvýšení hlukové a emisní zátěže v přírodě. To, že dojde k nepatrnému zlepšení životního prostředí v jiných regionech, nemůže být rozhodně důvodem pro akceptaci záměru a jeho doporučení k realizaci. Přesun neřešených problémů z jednoho místa na druhé za cenu 12,4 mld. Kč je z celospolečenského hlediska neakceptovatelný. Obdobná investice by mohla přinést větší užitek jinde, na potřebnějším místě.

Občané a dotčení občasně, jichž se záměr přímo týká, mohou k danému záměru „I/11 Havířov – Třanovice“ zasílat svá písemná vyjádření na adresu

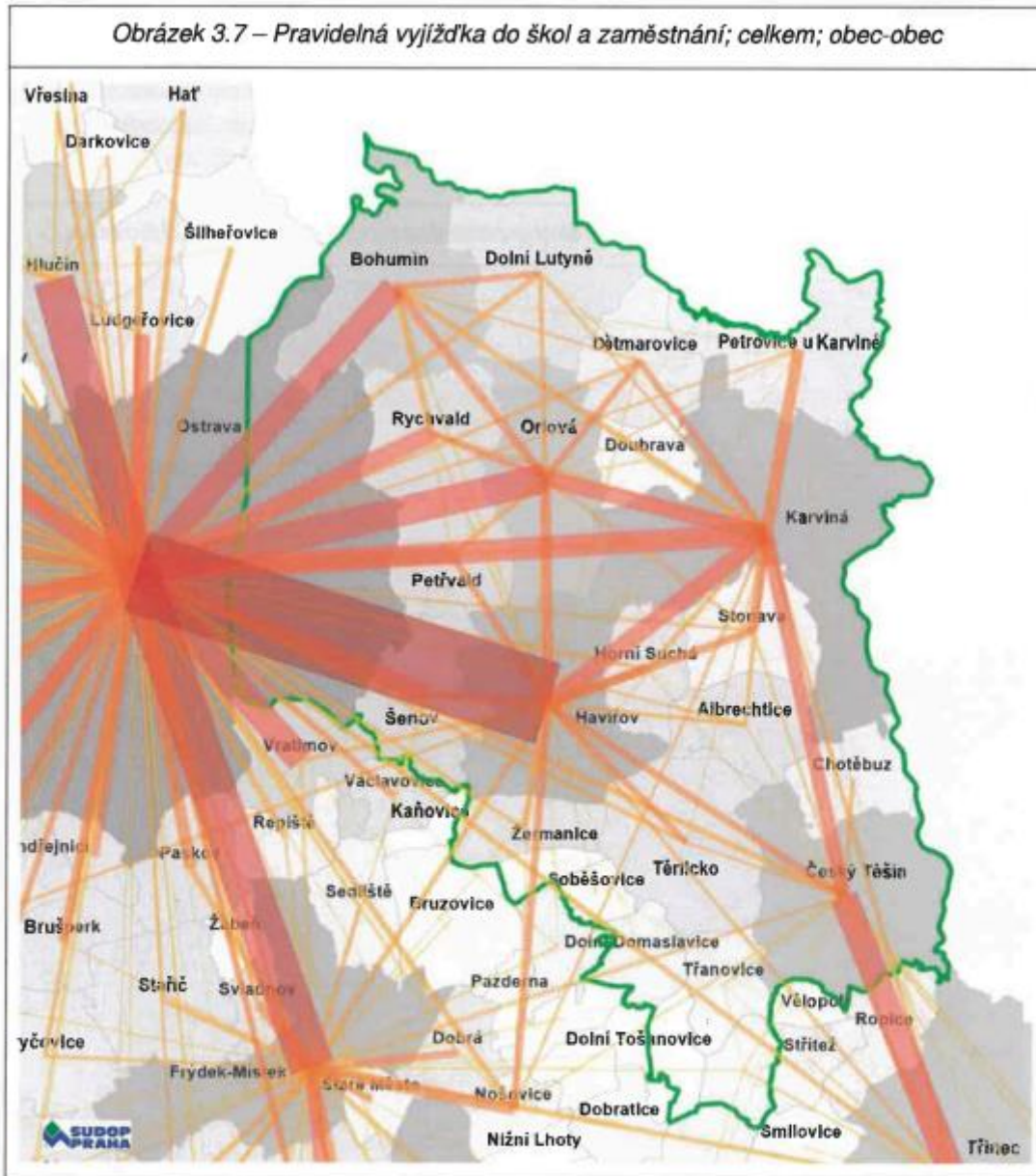
**Krajský úřad
Moravskoslezský kraj
Odbor životního prostředí a zemědělství
28. října 2771/117
702 00 Ostrava**

nebo do datové schránky Krajského úřadu: 8x6bxsd

s termínem doručení nejpozději ve čtvrtek dne 17. dubna 2025 (původně 11.4.2025)

Kompletní Dokumentace EIA je ke stažení na Úřední desce MSK. Má včetně příloh cca 1500 stran textu, což je 2,5 GB. Základní dokument o rozsahu 297 stran najdete na webu Těrlicko, má 19 MB.

Obrázek 3.7 – Pravidelná vyjíždka do škol a zaměstnání; celkem; obec-obec



Silné přepravní vazby (bez ohledu na dopravní mód) jsou v řešeném prostoru uskutečňovány ve vztahu s krajským městem Ostrava, která na sebe váže řadu pravidelných dojíždkových cest z okolních měst a obcí. Nejsilnější přepravní vazba je jednoznačně uskutečňována mezi Havířovem a Ostravou. Silná přepravní vazba na Ostravu je dále pravidelně realizována z Bohumína, Orlové a Karviné. Tyto tři města mají i mezi sebou poměrně silné vzájemné relační proudy. Za zmínku také stojí přepravní vazba mezi Karvinou a Českým Těšínem, přičemž Český Těšín především spadáje mimo řešenou oblast do Třince.

A kde je silná přepravní vazba Havířov – Těrlicko – Třanovice?

Zdroj: Územní studie Moravskoslezského kraje, Analytická část, 07/2024