

Krajský úřad
Moravskoslezský kraj
Odbor životního prostředí a zemědělství
28. Řijna 117, 702 18 Ostrava

**Vyjádření k oznámení záměru
„I/11 Havířov - Třanovice“,
kód záměru MSK2301
dle § 6 odst. 6 Zákona č. 100/2001 Sb.**



Předkladatel:

Obec Těrlicko
Májová 474/16
735 42 Těrlicko



Obec Těrlicko jako dotčený územní samosprávný celek dle § 3 písmeno d) Zákona č. 100/2001 Sb. podává v zákonem stanovené lhůtě ke zveřejněnému oznámení následující **odůvodněné nesouhlasné vyjádření**:

1

Stavba „Silnice I/11 Havířov-Třanovice“ (mapa - Příloha č. 1, strana 14) **nemůže být z hlediska vlivů na životní prostředí posuzována samostatně, ale pouze jako součást plánovaného propojení dálnice D1 v Bohumíně a dálnice D48 v Třanovicích** a to tak, jak je v článku 115 pod označením **SD 16** uvedena v „**Politice územního rozvoje ČR** – úplné znění závazné od 1.9.2021“ a rozpracována v „Zásadách územního rozvoje Moravskoslezského kraje – právní stav účinný od 11.10.2022“ (mapa – Příloha č. 2, strana 15). Evropský soud v judikatuře týkající se směrnice EIA zdůraznil, že **účel této směrnice nelze obcházet rozdělením záměrů** (zákaz tzv. salámování) a že je třeba posuzovat záměry společně, zejména tam, kde jsou propojeny, navazují na sebe navzájem nebo se jejich vlivy na životní prostředí překrývají (případ C-147/07 a C-205/08). Soud také konstatoval, že dálkový záměr nelze rozdělit na menší, po sobě jdoucí úseky tak, aby byly záměr jako celek i jeho úseky vytvořené rozdělením vyloučeny z požadavků směrnice EIA (případ C-227/01).

Neobstojí zde argument, že s realizací severní části mezi městy Bohumín a Havířov se „zatím“ neuvažuje. Jasně to formuloval ve své odpovědi Petičnímu výboru Životice Sobě, z.s. ze dne 18.12.2019 generální ředitel ŘSD ČR Ing. Radek Mátl, kde píše, že jedna část bez druhé by „zcela postrádala smysl“. Použití „salámové“ metody pro projekt SD16 na rovinu přiznává Technicko-ekonomická studie I/11 Havířov-Třanovice, kterou v dubnu 2020 zpracoval Dopravoprojekt Ostrava a kde se píše: „V dopravním modelu není zohledněn vliv výhledové dostavby sil. I/68 v úseku D1 (Vrbice) – Havířov. Dle předchozích modelů dopravy lze předpokládat, že propojení sil. I/68 až k dálnici D1 zvýší atraktivitu celé trasy a dojde k hmatatelnému nárůstu intenzit dopravy také v rámci stavby I/11 Havířov-Třanovice. V rámci projednání této studie bylo dohodnuto, že pořízení modelu dopravy zohledňujícího tento scénář bude řešeno samostatně. Případné ovlivnění technického řešení vlivem odlišných intenzit dopravy bude řešeno aktualizací technického řešení dle této studie – zejména je nutné vyhodnotit případné dopady na úsek ve dvoupruhovém uspořádání (MÚK Havířov-východ až MÚK Třanovice) z hlediska kapacity (případné zvětšení počtu jízdních pruhů ve stoupáních, zvětšení počtu pruhů pro umožnění předjíždění) a vyhodnotit případný dopad vyšších intenzit také na řešení křižovatek (kapacitní a bezpečnostní hledisko) a tunelu“. Konec citace ze studie a sumarizace: **projekt SD 16 byl účelově rozdělen na tři části**

- 1) úsek Havířov – Těrlicko – Třanovice (D48) pod hlavičkou přeložky silnice I/11,
- 2) úsek Havířov – Petřvald – Vrbice (D1)
- 3) tak zvaná „nutná aktualizace technického řešení stavby v úseku mezi MÚK Havířov-východ a MÚK Třanovice“, čímž se rozumí zvětšení počtu jízdních pruhů, kapacitní řešení křižovatek a tunelu (Průvodní zpráva k Technicko-ekonomické studii, strana 52 a 54).

Aktuálnost celkového záměru dokládá také Zápis ze zasedání Centrální komise Ministerstva dopravy dne 21.12.2021, kde jako bod č. 7 byl schválen záměr projektu „I/11 Havířov-Třanovice“. Na stranách 22 a 26 ŘSD zdůvodňuje zřízení přidaných pruhů pro dílčí části úseku MÚK Havířov Sever – MÚK Třanovice skutečností, že „při zohlednění budoucího prodloužení silnice I/68 až k silnici I/59 dojde k navýšení intenzity dopravy“.

Dílčí změna nastala okamžikem schválení záměru I/67 Bohumín-Karviná, kdy v záznamu o schválení je konstatováno: „Centrální komise MD schvaluje záměr projektu I/67 Bohumín-Karviná s tím, že na základě předloženého ekonomického hodnocení je jeho realizace obhajitelná pouze za splnění podmínky nerealizace I/68 mezi D1 (Vrbice) a I/59“. To je logické: bylo vyhověno občanům Dětmovic a Dolní Lutyně, kteří se dlouhodobě dožadovali obchvatu, a zároveň bylo vyhověno občanům Rychvaldu, kteří s novou silnicí I/68 přes své město nesouhlasili. Bylo by nesmyslné stavět z Bohumína dvě nové silnice směrem na jihovýchod. Došlo tak ke změně na severním úseku mezi Petřvaldem a Bohumínem, nic se však nezměnilo na jižním úseku mezi Petřvaldem, MÚK Havířov-Sever, Těrlickem a Třanovicemi. Jak napsal v dopise ze dne 18.11.2020 hejtman Moravskoslezského kraje ministru dopravy „smysl národního koridoru Bohumín – Havířov – Třanovice může být zachován realizací propojení Havířov – Petřvald“. Projektované propojení prostřednictvím MÚK Havířov-Sever II znázorňuje mapa v Příloze č. 3 (strana 16).

Dokud je tedy stavba s označením SD16 obsažena v „Politice územního rozvoje ČR“ **jako celek, je třeba ji takto posuzovat i z hlediska vlivů na životní prostředí**. A pokud někdo tvrdí, že celkové propojení Vrbice-Třanovice

již není aktuální, pak je potřeba, aby vláda ČR úkol SD16 zrušila. Dopisem ze dne 26.5.2022 nám však potvrdil Ing. Roman Vodný, Ph.D., ředitel odboru územního plánování MMR, že „z dosavadních projednání Zpráv o uplatňování PÚR ČR, návrhů na aktualizaci PÚR ČR ani z WVURÚ (vč. SEA) nevyplýval relevantní požadavek na vyřazení rozvojového záměru SD16 z PÚR ČR“.

2

Celková délka záměru MSK2301 „I/11 Havířov – Třanovice“ je 19,2 km. Prvních 6,1 km od MÚK Havířov-Západ po MÚK Havířov-Sever představuje severní obchvat Havířova, jenž je v Zásadách územního rozvoje Moravskoslezského kraje označen jako úsek D30 (žlutá barva na mapě v Příloze č. 2). Dalších 13,1 km od MÚK Havířov-Sever po napojení na dálnici D48 v Třanovicích je **zcela regulérním polovičním jižním úsekem silničního propojení SD 16 dle Politiky územního rozvoje ČR** (oranžová barva na stejné mapě). **Jelikož dle § 21 odst. k) stanoviska k posouzení vlivů provádění politiky územního rozvoje na životní prostředí vydává Ministerstvo životního prostředí ČR, navrhuje, aby si v případě záměru SD 16 (MSK2301) v souladu s odstavcem g) uvedeného § 21 vyhradilo Ministerstvo životního prostředí ČR působnost pro posuzování uvedeného záměru.** Stavba s 30 mostními objekty, tunelem o délce 495m, s rozpočtem přesahujícím 12 mld. Kč a s velmi silným vlivem na změnu krajinného rázu by neměla být posuzována v kategorii II/48 jenom proto, že není naplněna podmínka souvislé čtyřpruhové délky nad 10 km.

3

Plánovaným silničním propojením SD16 v úseku Bohumín-Třanovice dojde k **nežádoucí dopravní indukci**. Modely dopravy zpracované pro účely dřívějších studií prokázaly, že na tomto severo-j jižním tahu bude po jeho dokončení větší intenzita dopravy, než na silnici I/11 mezi Ostravou a Havířovem (zdroj: „Technicko-ekonomická studie, Dopravoprojekt Ostrava, duben 2020“). Konkrétně pro obec Těrlicko by to znamenalo trojnásobně (!) větší dopravní zatížení - ze současných 9 tis. vozidel na 28 tis. vozidel za 24 hodin. Do oblasti SOB4 Karvinsko, oblasti s nejhorším životním prostředím v ČR, by byla svedena kamionová doprava z velké části Polska (Poznaň, Wrocław, Opole atd.) směřující na Slovensko. Pro tuto dopravu je nyní dokončován úsek plnohodnotné mezinárodní dálnice Katowice-Žilina, jenž je součástí Transevropské silniční sítě TEN-t, trasa Baltic-Adriatic. Toto by bylo v přímém rozporu s článkem (24a) „Politiky územního rozvoje ČR“: **„Na územích, kde dochází dlouhodobě k překračování zákonem stanovených hodnot imisních limitů pro ochranu lidského zdraví, je nutné předcházet dalšímu významnému zhoršování stavu“**. Přitom Zpráva Ministerstva životního prostředí o životním prostředí v Moravskoslezském kraji v roce 2020 konstatuje, že: „Kvalita ovzduší v MSK je z pohledu překračování imisních limitů nejhorší v celé ČR a nejzávažněji se tyto vlivy projevují ve střední a severovýchodní části kraje - Ostravsko, Karvinsko a Třinecko“).

4

Karvinsko je na stávající dálniční síť ČR napojeno velmi dobře (D1 na severu, D56 na západě a D48 na jihu) a není proto potřeba realizovat další propojení SD16. Toto propojení je v „Politice územního rozvoje ČR“ zahrnuto od roku 2008. V návaznosti na tento úkol a také úkol SOB4 Karvinsko byla v prosinci 2010 zpracována Urbanistickým střediskem Ostrava, s.r.o. Územní studie, jejímž cílem bylo „posoudit klady a zápory případného rozšíření těžby černého uhlí ve vztahu k územnímu rozvoji oblastí“. Nyní jsme však v roce 2023 a nejenže nedošlo k žádnému rozšíření těžby, ale před ukončením je těžba na posledním funkčním Dole ČSM ve Stonavě. Radikálně odlišnou dopravní situaci v regionu, kdy na některých úsecích poklesla intenzita dopravy až o 45% (dle zprávy Dopravoprojekt Ostrava na 12. členské schůzi Sdružení pro přeložku a výstavbu komunikace I/11 v úseku Havířov-Třanovice, konané dne 31.října 2017 v Havířově), se však nikdo nezabývá a neustále je prosazována jedna jediná trasa z roku 2008.

5

V prosinci 2018 byla na základě zadání Moravskoslezského kraje zpracována „Koncepce rozvoje pohornické krajiny Karvinska do roku 2030“ – POHO 2030. Bylo zpracováno 16 velice podrobných analýz, týkajících se člověka, podnikání a přírody. Analýzu dopravní infrastruktury zpracovala firma HaskoningDHV CZ. V materiálech POHO 2030 se na téma dopravy mimo jiné uvádí:

- „jako pozitivní lze vnímat i hustou dopravní infrastrukturu“,
- „z hlediska strategického plánování je důležité vyřešit dopravní situaci v území koncepčně“,
- „při konkrétních návrzích vedení dopravní infrastruktury je potřeba počítat s propojením oblasti pohornické krajiny se sídly, a ne s jejich odříznutím“,
- „v návaznosti na nové funkce a uzlové body je třeba zlepšit podmínky pro pěší a cyklo dopravu, vyřešit bezpečnost na komunikacích a optimalizovat jejich dimenzování, dobudovat doprovodnou infrastrukturu včetně parkovacích míst“.

Plánovaný záměr MSK2301 je ve výše uvedených bodech v rozporu se zpracovanou analýzou dopravní infrastruktury. Doporučujeme postupovat dle uvedené koncepce POHO 2030 a záměr MSK2301 přepracovat tak, aby byl s touto koncepcí v souladu.

6

Autoři schválené Technicko-ekonomické studie (Dopravoprojekt Ostrava, duben 2020) na str. 54 zcela otevřeně přiznávají, že „trasa byla řešena jako **prakticky invariantní**“. Účelem procesu EIA podle směrnice Evropské Komise a rovněž podle Zákona 100/2001 Sb. O posuzování vlivů na životní prostředí však je, **aby se posuzovaly varianty** a aby se veřejnost mohla k těmto variantám vyjádřit. Zpracování variantních řešení pro daný záměr a jejich konzultace s veřejností jsou klíčovými prvky procesu EIA. Dokumentace EIA musí být pro veřejnost srozumitelná, zejména pokud jde o posouzení současného a budoucího stavu životního prostředí. Za hlavní vady a hlavní nedostatky záměru MSK2301 Silnice I/11 Havířov-Třanovice proto považujeme **nedoložení neexistence jiného dopravního řešení včetně modernizace uzlových bodů stávající silnice, absenci pečlivého posouzení variant** (z hlediska umístění stavby nebo dopravní kapacity) **a také nedoložení převahy veřejného zájmu** (projekt bude financován z veřejných prostředků). Na „důsledné vzájemné vyhodnocování jednotlivých variant řešení“ klade důraz také Usnesení Vlády ČR ze dne 8. března 2021 č. 259 o Dopravní politice České republiky pro období 2021-2027 s výhledem do roku 2050, které mimo jiné také poukazuje na skutečnost, že „obecně nedostatečná pozornost je věnována nulové variantě (ponechání současného stavu do budoucna s prostou údržbou a opravou)“.

7

U všech variantních řešení dle bodu 6) je nutno vycházet z posledního měření intenzity dopravy v roce 2020 (především z důvodu radikálně změněných dopravních podmínek po útlumu těžby uhlí) a doložit přesvědčivé výpočty dopravních intenzit v roce 2040 v návaznosti na vývoj cen pohonných hmot, zákaz prodeje nových automobilů se spalovacími motory od roku 2035, rozvoj elektromobility a také koncept Společnost 4.0 (práce v jiném než pouze klasickém režimu s využitím moderních technologií, např. domácí kanceláře). Nelze také přehlížet skutečnost, vyplývající z výše uvedeného měření (roční průměr denních intenzit voz/24), že **Havířov není žádné tranzitní město, ale především cílová stanice** pro občany, kteří bydlí buď přímo v Havířově, nebo v přilehlých lokalitách Bludovice, Soběšovice, Životice a Těrlicko (28 tis. vozidel za 24 hodin na čtyřpruhové silnici mezi Ostravou a Havířovem, ale už pouhé 3 tis. vozidel za 24 hodin na silnici I/11 mezi Těrlickem a Českým Těšínem). Potvrzuje to i velice detailní dokument (1053 stran) s názvem „Územně analytické podklady ORP Havířov – 5. úplná aktualizace 2020“, kde není jedna jediná zmínka o nějakých dopravních problémech v ORP Havířov. Naopak je zde konstatováno, že **„Z hlediska dopravní obslužnosti je velkou výhodou správního obvodu jeho napojení na dálniční síť, kdy se v dobré dojezdové vzdálenosti vyskytují úseky hned tří dálničních tras – D1, D56 a D48“**.

8

Dle Usnesení vlády ČR ze dne 8. března 2021 č. 259 o Dopravní politice České republiky pro období 2021-2027 s výhledem do roku 2050, článek 1.2.3. Zásady rozvoje dopravní infrastruktury zodpovídá Ministerstvo dopravy ve spolupráci s Ministerstvem pro místní rozvoj a se samosprávou za to, že **nebude upřednostňována výstavba dalších dopravních kapacit, ať už nových paralelních komunikací nebo rozšiřování stávajících (obojí s dopadem na další zábor pozemků)** před rozvojem technologií ITS a C-ITS (inteligentní dopravní systémy), které umožňují optimalizovat využití stávající dopravní infrastruktury. Požadujeme proto, aby v rámci variantních řešení byl respektován i tento požadavek. Dle uvedených vládních Zásad totiž efektivita dopravních staveb nemůže být posuzována jen z pohledu ekonomického, ale rovněž z pohledu, podle kterého nadměrné zábory pozemků vedou ke snižování retenční schopnosti krajiny s negativními dopady na zásobování vodou a půdní vlhkost. Celková plocha záboru zemědělského půdního fondu u záměru MSK2301 představuje plochu cca 110,5 ha (půdy v I., II. a III. třídě kvality) a také plochu cca 8,2 ha lesních pozemků. Z toho na Těrlicko připadá 24 ha půdy a 4,5 ha lesa.

9

Karvinsko je oblast s **nejhorším životním prostředím v ČR**. Je to území, jež bylo v minulosti zatěžováno nad míru únosného zatížení, území, kde je třeba naléhavě řešit staré ekologické zátěže a extrémní poměry. Dle zprávy Českého hydrometeorologického ústavu „Znečištění ovzduší na území ČR v roce 2021“ patří aglomerace O/K/F-M společně s přilehlou oblastí Polska jak z hlediska rozlohy, tak i z hlediska dosahovaných koncentrací k nejvíce znečištěným evropským regionům (strana 139). Dochází zde k častému výskytu inverzního charakteru počasí se stabilním teplotním zvrstvením atmosféry, a tedy zhoršenými rozptylovými podmínkami (strana 108). **Nadlimitním koncentracím je v tomto regionu vystavena naprostá většina obyvatel (96 %) a dlouhodobě se jedná o nejzátíženější oblast v ČR** (strana 126 zprávy ČHMÚ, viz Přílohy č. 4, 5 a 6 na straně 16 a 17 našeho Vyjádření). Z Přílohy č. 5 navíc vyplývá, že zatímco v ostatních regionech ČR se situace za posledních 10 let výrazně zlepšila (včetně Prahy a severu Čech), v aglomeraci O/K/F-M nikoliv. Klíčovými faktory ovlivňujícími výslednou kvalitu ovzduší v tomto regionu jsou dle ČHMÚ vysoká koncentrace průmyslové výroby (Liberty Ostrava, Třinecké železářny, ale také významné emise nemetanových těkavých organických látek NMVOC výrobce automobilů Hyundai Nošovice), velká hustota zástavby a **hustá dopravní infrastruktura**. Ta souvisí s tzv. slezským typem zástavby, kdy obce na sebe navzájem bezprostředně navazují a průmyslové areály jsou součástí měst. Zde se přímo vybíjí otázka, zda u tohoto specifického typu zástavby má vůbec smysl hovořit o nějakém „obchvatu“ nebo „přeložce silnice“, zda se nejedná o pouhé odsunutí údajného dopravního problému o několik kilometrů dál k sousedům. Ředitelství silnic a dálnic přiznalo při schvalování Záměru projektu v Centrální komisi Ministerstva dopravy dne 21.12.2021, že odhadované stavební náklady rostou v důsledku zohlednění vysoké náročnosti stavby v hustě zastavěném území. Dle programu Obce v datech, jenž sleduje kvalitu života v 206 obcích ČR, jsou všechna naše města mezi nejhoršími – poslední Orlová 206., předposlední Karviná 205., Bohumín 203., Český Těšín 196. a Havířov 186. (údaje za rok 2021). Velice cennými a dosud funkčními „zelenými plicemi“ Karvinska jsou lesy na jihu obce Horní Suchá, v Havířově-Životicích a v Těrlicku. Vykácení těchto stromů by představovalo závažný zásah do chráněných zájmů ochrany přírody a krajiny, a to především narušením vodního režimu. Požadujeme proto, aby v případě realizace záměru MSK2301 byla na vhodných plochách okresu Karviná realizována nová výsadba stromů v rozsahu nejméně pětinasobného počtu stromů, jež budou vykáceny.

10

Velkým ekologickým rizikem bude průchod nové silnice středem Mikroregionu Žermanické a Těrlické přehrady a jeho rozdělení na dvě části (viz mapa v Příloze č. 1). Navždy se tak změní **unikátní krajinný ráz dvou přehrad**, jelikož výstavbou nové silnice dojde k výrazné fragmentaci krajiny: nová silnice má **neúměrný počet výrazných stavebních prvků – jeden tunel a třicet (!) mostů s celkovou délkou 2.707 metrů**. V kritickém místě mezi Žermanickou a Těrlickou přehradou je přítom koncentrace výrazných stavebních prvků největší: těsně po sobě následují most přes silnici I/11 o délce 204m, tunel o délce 495m, most přes Záguřský a Pitrovský potok o délce 526m a most přes biokoridor a řeku Stonávku o délce 503m. Fragmentace krajiny ale bude výrazně ovliv-

něna nejen samotnými stavebními prvky, ale i náspy a zářezy do terénu. Celkově je v projektu 13 násypů o výšce 4 až 11 metrů a 11 zářezů o hloubce 5 až 16 metrů. Z důvodu existence dvou vodních nádrží je zde nyní vytvořena velká síť lokálních biokoridorů a biocenter. Je proto třeba pečlivě vyhodnotit vliv záměru na migraci volně žijících živočichů a do projektu začlenit vhodná opatření, která umožní migrační prostupnost krajinou i po realizaci záměru. Vybrané mostní objekty záměru sice respektují polohu důležitých biokoridorů v území, jsou však uvažovány pouze ve „standardním konstrukčním řešení“, které je z hlediska ochrany přírody v některých případech nevhodné a tudíž i nepřijatelné. Současně je třeba **zajistit prostorově adekvátní průchodnost dopravní infrastruktury také pro obyvatelstvo** (přístupnost pozemků, prostupnost krajiny pro pěší a cyklo dopravu). V rámci hodnocení vlivů na lidské zdraví je třeba posoudit také psychické faktory vyplývající z fragmentace krajiny, především ve vazbě na riziko kumulace s dalšími negativními vlivy projektu (hluk, světelné znečištění, imise).

11

Dle údajů Ministerstva zemědělství ČR došlo mezi lety 2005 a 2019 v okrese Karviná k úbytku zemědělské půdy o celkové výměře 572 ha, z toho celou polovinu (287 ha) představovala orná půda. V sousedním okrese Frýdek-Místek, jenž bude projektem taktéž zasažen (obec Třanovice) došlo v důsledku rozsáhlé výstavby dálnic a strategické Průmyslové zóny Nošovice (260 ha orné půdy) k úbytku zemědělské půdy o celkové výměře 2.156 ha, z toho 960 ha tvořila orná půda a 27 ha ovocné sady. Realizací záměru MSK2301 **dojde k záboru dalších cca 120 ha půdy, tedy k významnému zásahu do místního půdního fondu**. Většinou se jedná o půdy ve II. třídě ochrany (Výzkumný ústav meliorací a ochrany půdy, leden 2020), které lze hodnotit jako **nadprůměrně produktivní s dobrými podmínkami pro zemědělství** (bloky o větší výměře). Aby nedošlo k dalšímu úbytku orné půdy na Karvinsku a Frýdecko-Místecku, měl by záměr počítat s adekvátní náhradou orné půdy ve vhodných lokalitách jednotlivých okresů (rekultivací zdevastovaných ploch). Dle „Zprávy Ministerstva životního prostředí o stavu životního prostředí v MSK za rok 2020“ bylo těžbou uhlí dotčeno celkem 8.000 ha, vhodný prostor se proto dá určitě najít.

12

Požadujeme provést podrobný **průzkum všech domovních studní** v celé šířce vymezeného koridoru s důrazem na jejich situování, hloubku, technické provedení a možnost jejich využívání v době realizace stavby a po jejím uvedení do provozu.

13

Požaduje předložit **studii o vlivu vibrací** na hřbitovní hrobky v těsné blízkosti nové silnice (výjezd z tunelu a nájezd na most), a to jak v průběhu výstavby silnice, tak i po jejím uvedení do provozu. Požadujeme, aby vibrace byly měřeny a porovnávány s platnou normou po dobu zkušebního provozu stejně jako hluk.

14

Požadujeme předložit **studii světelného smogu** s ohledem na hustou obytnou zástavbu.

15

Požadujeme předložit **plán environmentálních rizik** při možných haváriích a nestandardních stavech, a to především u dlouhého přemostění (503m) Těrlických mokřad, jež se nacházejí na vstupu řeky Stonávky do Těrlické přehrady a u přemostění Záguřského a Pitrovského potoka (526m). Tento plán by měl řešit způsob a účinnost zachycování znečišťujících látek tak, aby ani při případných haváriích nedošlo ke znečištění vody v Těrlické přehradě.

16

Kritickým místem celého projektu je **těrlický tunel** o délce 495 m, který je navržen pouze s jednou obousměrnou tunelovou troubou kategorie T9.5. Délka tunelu neodpovídá reálným požadavkům, ale byla účelově zkrácena pod 500 m z důvodu úspory nákladů na zabezpečení tunelu (!). Požadujeme proto, aby byl tunel prodloužen nad 500 metrů a aby jeho součástí byla všechna potřebná zabezpečení pro tuto kategorii tunelů. Pokud bude projekt SD16 realizován v plném rozsahu a dojde k výrazné dopravní indukci, pak při nehodách, haváriích, při pravidelné údržbě i nutných opravách v prostoru tunelu **bude doprava svedena na stávající silniční síť s velmi negativním zásahem do území**. A totéž se bude týkat i všech sedmi mostů (!) na silnici kategorie S11,5 mezi MÚK Havířov-Východ a MÚK Třanovice. Požadujeme proto zpracování podrobného plánu, jak budou tyto krizové situace řešeny a jak bude odváděná tranzitní doprava mimo střed obce Těrlicko.

17

V dokumentu s názvem „Koncepce rozvoje dopravní infrastruktury Moravskoslezského kraje – vyhodnocení programového dokumentu z r. 2004“ je v kapitole VI.4.4.6, která je věnována návrhům úprav silnic v úseku Havířov – Český Těšín popisována alternativa nové dvoupruhové komunikace v kategorii S 11,5/80, která by vedla z Havířova-Životic přes Albrechtice a Chotěbuz do Českého Těšína. Tato trasa je dodnes vyznačena v Zásadách územního rozvoje MSK jako koridor D32 a dodnes existuje v územních plánech Albrechtic a Chotěbuz (viz mapa v Příloze č. 2). Ve výše uvedeném dokumentu se můžeme dočíst, že: „Podle názoru zpracovatele jde o **záměr, který je ve své sledované podobě nadměrný a který bude mít za následek zásadní negativní dopad na území**“. Přesně totéž si my myslíme o nyní navrhované trase MÚK Havířov východ – Těrlicko – Třanovice. Obě trasy jsou stejně dlouhé (cca 10 km), obě vedou náročným terénem Těšínské pahorkatiny (převýšení navrhované trasy je v rozsahu 105 metrů, od 245 po 350 metrů nadmořské výšky). Rozdíl je pouze v tom, že první vede z Životic na východ a druhá z Životic na jih. První má „zásadní negativní dopad na území“ a druhá je „akceptovatelná“? Požadujeme, aby také současná varianta Životice-Těrlicko-Třanovice byla vyhodnocena jako varianta se zásadním negativním dopadem na území, v opačném případě požadujeme zpracování **podrobné odborné analýzy, která obě varianty posoudí podle stejných kritérií**.

18

Požadujeme předložit **podrobný plán na zajištění dopravní dostupnosti místních obyvatel** včetně informací, v jakém termínu a kde mohou místní obyvatelé uplatnit své námítky a požadavky. Nechceme, aby se opakovala v Těrlicku situace z obce Kvítkovice (obchvat Otrokovic), kdy ŘSD cynicky sdělilo tamním obyvatelům, že „přišli s požadavkem na podchod příliš pozdě“. Kromě toho požadujeme, aby obyvatelé všech čtyř dotčených obcí byli v dostatečném předstihu informováni o přeložkách komunikací dotčených stavbou.

19

Nedílnou součástí záměru MSK2301 musí zůstat **MÚK Třanovice II**, neboť bez tohoto MÚK se projekt stává naprosto absurdním (jako dům s okny, ale bez vstupních dveří).

20

Požadujeme jednoznačné stanovisko a **garanci** Ministerstva dopravy ČR, že nová silnice I/11 v celém úseku Havířov-Třanovice **nebude zpoplatněna**. V opačném případě budou auta dál jezdit po stávající silnici I/11 a provoz na nové silnici bude zanedbatelný.

21

Požadujeme začlenit do Zásad územního rozvoje Moravskoslezského kraje **účinné limity, které zamezí další urbanizaci krajiny podél plánovaného koridoru**, aby kolem nové silnice nevyrostly další skladové areály, které by ještě prohloubily negativní vliv stavby na životní prostředí. Z poslední doby je možno uvést například nový Sklad nábytku (e-shop Helcel) o rozměrech 165x56m na čtyřech hektarech orné půdy ve vzdálenosti pouhých 250 metrů od břehu Těrlické přehrady nebo sklady elektro (e-shop Mnoho) v Havířově-Životicích v těsné blízkosti životických jabloňových sadů. Tento požadavek je v souladu s dlouhodobým vrcholovým strategickým dokumentem na národní úrovni zajišťujícím ochranu životního prostředí – se Státní politikou životního prostředí. Hlavním cílem SPŽP je totiž „zajistit občanům ČR bezpečné, zdravé a odolné životní prostředí, které umožní kvalitní život i budoucím generacím“.

22

Požadujeme, aby při posuzování vlivu záměru MSK2301 na obyvatelstvo byla věnována mimořádná pozornost **sociálně ekonomickým vlivům s ohledem na udržitelný rozvoj dotčeného území**. Za dobu přípravy projektu (od roku 2008) klesl počet obyvatel karvinského okresu z 275 tis. na 243 tis. v roce 2020 (zdroj: ČSÚ), což je o 32 tis. osob. Matematicky za 12 let o 12%, tedy o jedno procento ročně. Možná se to někomu nezdá alarmující, ale je to totéž, jako by zmizelo město Orlová i se svými 28 tisíci obyvateli. Není přitom žádným tajemstvím, že odcházejí především lidé v produktivním věku – dle ČSÚ přesahuje úbytek v této kategorii v období 2008-2020 dokonce 40 tisíc osob, což je více než 20% obyvatel v produktivním věku. Pro udržení mladých a kvalifikovaných lidí v regionu Karvinsko je třeba místo rozporuplného dopravního projektu a navazujících nových skladových areálů (nabízejících pracovní místa skladníků a řidičů) urychleně zlepšit podmínky pro plnohodnotný život v regionu - tak, jak to nastiňuje program POHO 2030 nebo Strategie regionálního rozvoje ČR 2021+. Také závazné „Republikové priority územního plánování pro zajištění udržitelného rozvoje území“ (Ministerstvo pro místní rozvoj ČR) v článku 16 zcela jednoznačně ukládají **„Dávat přednost komplexním řešením před uplatňováním jednostranných hledisek a požadavků, které ve svých důsledcích zhoršují stav i hodnoty území**. Vhodná řešení územního rozvoje je zapotřebí hledat ve spolupráci s obyvateli území i s jeho uživateli“.

23

Bezpečné životní prostředí je dáno mimo jiné i bezpečným silničním provozem. Autoři záměru MSK2301 zdůvodňují stavbu také **vysokou nehodovostí, aniž by doložili jakékoliv srovnatelné údaje**. Na současné silnici I/11 je rychlost omezena vzhledem k zástavbě na 50 nebo 70 km/hod., na projektované silnici budou úseky s rychlostí 80, 90 nebo 110 km/hod.. Jenom v oblasti Havířova je počítáno s výstavbou sedmi mimoúrovňových křižovatek a malé vzdálenosti mezi nimi si vyžádají „řešení odchylná od ČSN“ – „reálně tak vzniknou mezi vybranými křižovatkami průpletové úseky“ (TES, Dopravoprojekt Ostrava, duben 2020). Při negativních zkušenostech s obyčejným „zipováním“ máme za to, že tyto průpletové úseky také mohou být častým zdrojem dopravních nehod, a vzhledem k vyšším rychlostem nehod s horšími zdravotními následky. Žádáme proto, aby byla zpracována odborná studie, která potvrdí nebo vyvrátí tvrzení o budoucím snížení nehodovosti.

24

Nesouhlasíme s tvrzením autorů projektu, že silnice I/11 je „základem dopravního skeletu ve směru západ-východ v uceleném tahu Praha – Jablunkov“. Nesouhlasíme, protože už dávno to není pravda. Silnice I/11 dnes začíná až v Hradci Králové, mezi Prahou a Hradcem Králové byla nahrazena dálnicí D11 a obyvatelům Poděbrad nebo Chlumce nad Cidlinou dnes určitě nevdá, že přes jejich města už nevede silnice první třídy. Také na druhém, východním konci je silnice I/11 v souvislosti s výstavbou dálnice mezi Třanovicemi a Jablunkovem postupně převáděna na silnici druhé třídy II/474, která z Dětmarovic vede mimo jiné přes Těrlicko a bude nově pokračovat až do Mostů

u Jablunkova. Tak, jak byla na západní straně ukončena silnice I/11 v Hradci Králové, tak je možno stejným způsobem tuto silnici ukončit na východní straně v Ostravě, jelikož její funkci přebírají dálnice D56, D48 a nová dálnice z Třanovic na Slovensko. Silnice I/11 by tak do budoucna zůstala severní spojkou z Hradce Králové přes Vamberk, Žamberk, Šumperk, Bruntál a Opavu do Ostravy. Její význam se do budoucna ještě sníží výstavbou prioritní dálnice z Hradce Králové do Olomouce.

25

Zásadně nesouhlasíme se závěry Oznámení záměru MSK2301, zpracovaného firmou Jacobs Clean Energy s.r.o., kdy přes řadu negativních zjištění je konstatováno, že „rozsah vlivů bude **lokální**, imisní působení bude **nevýznamné**, celkové ovlivnění širšího území **únosné a akceptovatelné**“. Řada konkrétních zjištění uvedených v Oznámení tomu zdaleka neodpovídá a uvádíme proto níže alespoň ty nejdůležitější nesrovnalosti:

25.1 Hluková studie

- Hluková studie zcela **ignoruje existenci tunelu v projektu**. Žádáme proto o její doplnění a doložení, jaká bude úroveň hluku z tunelu a jak bude tato skutečnost ovlivňovat život na ulicích Hřbitovní, Dlouhá, Školní, Na Vyhliďce a především na hřbitově a ve smuteční síni.
- Dle hlukové studie samotná **stavba nebude splňovat hygienické limity** a jsou proto nutná protihluková opatření – výstavba protihlukových stěn o celkové délce 2.570 m. Po realizaci těchto PHS bude dle hlukové studie noční hygienický limit 50 dB „spolehlivě plněn“ (str. 22), když na těrlickém úseku má předpokládanou hodnotu 47,4 až 49 dB. Tyto **mezí hodnoty** má někdo odvahy nazvat **spolehlivým plněním**?
- Jelikož je v současnosti hluk generovaný kontaktem pneumatik s vozovkou převládajícím zdrojem hluku již od rychlosti cca 40 km/h, požadujeme, aby kromě PHS ve všech úsecích s rizikem překračování hygienických limitů byly aplikovány **obrusné vrstvy se sníženou hlučností** (tzv. nízkohlučné povrchy).
- Dále požadujeme, aby byla závazně stanovena konkrétní délka zkušebního provozu nové silnice pro měření hluku s tím, že musí nastat nejpozději do jednoho roku od zahájení provozu na nové silnici dle záměru MSK2301.

25.2 Rozptylová studie

- Intenzity dopravy (RPDI – počet vozidel/24h) uvedené v tabulce na straně 14 jsou zmatečné a nevěrohodné a nejsou v souladu s označením dotčených úseků na straně 13, např. na komunikaci I/11 v lokalitě Těrlicko-Kostelec (měřicí bod č. 13) je uváděna hodnota 16.345 vozidel za 24 hod. a na následném měřicím bodu č. 14 (Těrlicko-centrum) je hodnota pouze 8.922. Naproti tomu na frekventované dálnici D48 mezi Frýdkem-Místkem a Českým Těšínem (měřicí body 10 a 11) jsou uváděny hodnoty pouze 3.057 a 6.451 vozidel za 24 hodin. O tato čísla se opírá následná rozptylová studie?
- Zarážející jsou také čísla měrných emisních faktorů na vybraných úsecích dotčených komunikací pro výpočtový rok 2033 (kg/km.den) na straně 15. Např. u NO(x) je na měřicím bodu č. 14 v centru Těrlicka pokles z hodnoty 2,28 na hodnotu 1,40 po realizaci v roce 2033, ale zároveň také zvýšení hodnoty z nuly na hodnotu 2,43 na nových měřicích bodech č. 7 a 8 (Těrlicko, před a za tunelem). Ještě výmluvnější jsou čísla týkající se prašných částic PM(10), kdy na dosavadní silnici v centru Těrlicka je pokles z hodnoty 3,86 na hodnotu 3,45, ale současný nárůst z nuly na hodnotu 13,02 na novém úseku u těrlického tunelu.
- Pro občany Těrlicka je podstatné konstatování na stranách 24 a 26, že „**lze očekávat navýšení průměrných ročních koncentrací zejména v bezprostředním okolí záměru**“, kdy příslušné imisní limity PM(10), PM(2,5) a benzo(a)pyrenu jsou výrazně překračovány už v současné době (114 %, 122 %, respektive 380 % imisního limitu). Zarážející je však tvrzení, že je to „**v zásadě mimo četnou obytnou zástavbu**“ (strana 24) a že se jedná o „**pouze lokální vliv v blízkosti nových komunikací**“ (str. 33). Proč tedy investor (ŘSD) zdůvodňuje astronomické rozpočtové náklady vysokou náročností stavby v hustě zastavěném území?

- d) Jako kompenzační opatření je na straně 32 navrhována blíže nespecifikována výsadba zeleně v blízkosti komunikací. Takže nejdříve bude zabetonováno dalších 110 ha půdy a vykáceno 8 ha lesů, aby jako kompenzační opatření vůči přírodě a lidem byla vysázena neurčitá zeleň na neurčitých pozemcích?
- e) Požadujeme, aby do rozptylové studie byla doplněna samostatná kapitola, která se bude zabývat tím, jaký vliv na zvýšené překračování imisních limitů bude mít mimořádně vysoký počet mostních objektů záměru – celkem 30 mostů.

25.3 Hodnocení vlivu navrženého významného zásahu: „I/11 Havířov-Třanovice“ dle § 67 zákona č. 114/1992 Sb. O ochraně přírody a krajiny, v platném znění

- a) Hodnocení naprosto pomíjí specifikum obce Těrlicko, a sice to, že před šedesáti lety zde byl proveden obrovský zásah do krajiny a byla zde vybudována údolní nádrž – Těrlická přehrada. Mimo celého centra obce byla zatopena i původní silnice I/11 a byla postavena silnice nová, kolem vodní nádrže. Trvalo dlouhá desetiletí, než se v zasažené krajině vytvořila nová velká síť lokálních biokoridorů a biocenter. Takové množství bylo nutné z důvodu potřeby obejít vodní nádrž a také potřeby propojení tří biochor vymezených na tomto území. Nyní tento územní systém ekologické stability narušíme znova?
- b) Pozitivně lze hodnotit přiznání na straně 5, že na severovýchodním okraji města Havířova je umístěn **výhledový uzel řešící budoucí propojení trasy silnice I/11 se silnicí I/68 směr Vrbice**. Tím ale pozitiva končí a jaký dopad bude mít toto propojení na přírodu a krajinu už nikdo neřeší – dle konstatování na straně 8 **to není předmětem hodnoceného záměru, není v tomto hodnocení zahrnuto ani dále řešeno (!)**. Jedná se o **jasné porušení zákona** (viz bod číslo 1 uvedeného Vyjádření).
- c) Varovné jsou některé údaje o vstupech a výstupech zásahu MSK2301:
 - „Realizace záměru bude mít vliv na místní krajinný ráz – dojde ke vzniku nové liniové krajinné struktury“ (str. 7).
 - „Zamýšlený záměr realizace přeložky silniční komunikace I/11 bude představovat nový zdroj emisního a hlukového zatížení území v důsledku zvýšené dopravy. V případě emisního zatížení lze očekávat navýšení koncentrací zejména znečišťujících látek PM(10), PM(2,5), SO(2), oxidů dusíku, CO(2) a těkavých organických látek (VOC). **K významnějšímu navýšení emisního zatížení území dojde po dokončení stavby záměru.** Dle modelování provedeného v rámci dostupných podkladů lze předpokládat, že **hodnota znečišťujících látek emitovaná do ovzduší bude mít dle současného trendu zesilující silniční dopravy vzestupnou tendenci. Obdobné vlivy lze očekávat na poli akustického zatížení dopravy**“ (str. 7).
 - „**V důsledku realizace nových zpevněných ploch lze předpokládat, že bude docházet ke vzniku odpadních dešťových vod, které mohou být v důsledku dopravního využívání území znečištěné**“ (str. 7).
 - „Záměr MSK2301 je vymezen do silně fragmentovaného území aglomerace Ostrava-Havířov-Karviná, kde je migrace živočichů již při stávajícím stavu značně ztížena“ (str. 25). Přesto „**dojde ke zvýšení fragmentace území a souvisejícímu zhoršení migrační prostupnosti území**“ (str. 109), jelikož „**záměr představuje novou migrační bariéru**“ (str. 99). **Jen na území obce Těrlicko budou přerušeny čtyři lokální biokoridory a jeden regionální biokoridor** územního systému ekologické stability (strany 22 – 24). Podrobný popis situace v jednotlivých biokoridorech **včetně požadovaného řešení** je uveden v Přílohách č. 7 až 12 na stranách 18 až 23 našeho Vyjádření. Dojde také k „**plošnému záboru lučních biotopů** v nivě Stonávky u Hradiště“ (str. 94) a k „**destruktivním zásahům** do stávajících biotopů v průběhu výstavby záměru“ (str. 96).
 - „Dojde k zásahům do řady porostů, které v území představují vhodné hnízdní či potravní biotopy pro zjištěné druhy obratlovců“ (str. 109).
 - „Záměr je situován do již v současnosti antropogenně silně ovlivněného území, přímo v prostoru nebo v blízkosti existující zástavby, **včetně husté sítě komunikací**, kde je míra hlukového a jiného rušení značná. Těto skutečnosti se živočichové v místě přítomni museli přizpůsobit. Provedeným vyhodnocením bylo zjištěno, že v území dotčeném navrženým záměrem nejsou přítomny významnější populace druhů živočichů ve zvýšené míře citlivých na rušení“ (str. 118). Asi proto také silně ohrožený a zranitelný **čáp černý** v předmětném území nehnízdí a „pouze“ zaletuje za potravou do okolí Stonávky v Těrlicku, kde byl opakovaně registrován

(str. 101). Kdo ví, jak dlouho ještě, protože „vlivem zvýšení dopravní zátěže v území **dojde i k navýšení akustického zatížení při provozu záměru**“ (str. 101) a „akustické vlivy z dopravy mohou způsobit rušení některých druhů živočichů v okolí záměru a jejich případné opuštění hnízdních biotopů“ (str. 109).

- d) Po přečtení výše uvedených odstavců se nelze divit konstatování na straně 66, že zdejší antropogenní biotopy mají nízkou biologickou hodnotu. Ano, není to Krkonošský národní park nebo Národní park Šumava, ale po dlouhých létech devastace zdejší krajiny těžkým průmyslem **je třeba jako oko v hlavě chránit to, co na okraji Ostravsko-karvinské aglomerace ještě zbylo**. I běžné porosty se v silně urbanizovaném území stávají cennými (str. 89).
- e) Je proto neuvěřitelné, že mezi navrhovanými opatřeními na straně 134 je možno najít také tento návrh: „U zvláště chráněných druhů, u kterých nelze vyloučit negativní ovlivnění v souvislosti se záměrem MSK2301 je nutné **požádat příslušný orgán ochrany přírody – Krajský úřad Moravskoslezského kraje o udělení výjimky z ochranných podmínek zvláště chráněných druhů dle § 56 odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb. O ochraně přírody a krajiny**“. Jako dotčená obec Těrlicko kategoricky odmítáme udělení jakékoliv výjimky být na jediný z celkem 36 vyjmenovaných druhů! Namátkově z přiloženého seznamu jmenujeme alespoň čmeláky, střevlíky, skokany, rosničky, užovky, ledňáčky, slavíky, žluvy, netopýry a vydry.
- f) A to nám autoři nechtějí přiznat ani existenci bobra evropského na těrlickém úseku záměru MSK2301, který je dle Vyhlášky č. 395/1992 Sb. silně ohroženým druhem. Na straně 106 se totiž můžeme dočíst, že „**bobr evropský** se v předmětném území trvale nevyskytuje, nebyly zde nalezeny nory ani pobytové stopy mimo ojedinělé okusy“. Fotodokumentaci skutečného stavu uvádíme v Příloze č. 13 na straně 24).
- g) Dost odvážné je také tvrzení autorů na straně 101, že „přimo v dotčeném území nehnízdí žádný druh dravců“. Možná by nebylo od věci sejít se s místními myslivci. Podali by informace nejen o dravcích, ale také například o zástupci velkých savců **jelenu evropském**.
- h) Ani slovem se autoři hodnocení dle §67 nezmiňují o tom, jak bude vypadat příroda pod oběma dlouhými těrlickými mosty, kdy v biologicky velice citlivém území budou krátce po sobě následovat mosty o délce 526 metrů (13 dvojitých pilířů o výšce 6,3 až 22,8 m) a 503 metrů (11 dvojitých pilířů o výšce 8,6 až 13,6 m). Na rostliny pod těmito mosty o šířce 14,7 m a celkové ploše 15.134 m² už nikdy nedopadnou sluneční paprsky, nikdy tam nezaprší. Rostliny nejspíš uhynou, zvířata se v lepším případě přemístí směrem k Beskydám.
- i) Na straně 127 autoři mimo jiné tvrdí, že „v širším okolí záměru se nevyskytují významná vyhlídková místa, pohledy z nichž by záměr mohl působit významně negativně. Záměr se v dálkových pohledech bude projevovat jako nová antropogenní osa, která však bude mít **víceméně doplňkový vizuální projev**“. V Těrlicku máme mimo jiné také ulici Na Vyhlídce, ze které je vidět nádherné panorama Beskyd od Javorového až po Ondřejník. Nově by toto panorama mělo být doplněno a dva výše uvedené obří mosty, ale to také bude „víceméně doplňkový vizuální projev“? Požadujeme, aby pro celý úsek od MÚK Haviřov-východ po MÚK Třanovice byla zpracována **3D vizualizace záměru včetně video průchodu dotčeným územím**.

25.4 Oznámení záměru

- a) Dle zpracovatele Oznámení MSK2301, firmy Jacobs Clean Energy s.r.o. (dále jen JCE) je záměr řešen invariantně, jelikož navrhované řešení nemá z hlediska umístění racionální alternativu (str. 14). Tím však **byl porušen jeden ze základních principů procesu EIA**, jímž je právě posuzování variantních řešení. Zároveň na straně 85 JCE uvádí, že „v předprojektové přípravě **byly zvažovány i jiné varianty**, které se však z hlediska dopravně-koncepčního, územního či technického ukázaly jako nereálné a jejich další příprava byla zastavena“. Otázka zní, proč se nemohly veřejnost, dotčená veřejnost, dotčené orgány ani dotčené obce s těmito variantami seznámit a podat v rámci zákonných možností a pravidel svá vyjádření.
- b) V kapitole výstavba záměru na str. 39 hovoří JCE o tom, že emise škodlivin v období výstavby jsou méně významné, jelikož současně budou působit řádově jednotky stavebních strojů a řádově desítky nákladních vozidel za den. Buď je tento údaj podhodnocený, nebo bude stavba trvat řádově déle, ale podle projektu je předběžná bilance zemních prací následující: výkopy celkové cca 1,75 mil. m³, násypy celkové cca 0,70 mil. m³. Jen na odvoz zeminy z tunelu raženého prakticky v centru obce bude potřeba řádově pět tisíc jízd velkého nákladního automobilu. A to hovoříme „pouze“ o výstavbě samotné nové silnice. Záměr MSK2301 však bude kromě toho také obrovským zásahem do celkové infrastruktury daného území. Ještě před vlastním zahájením

výstavby bude třeba zrealizovat desítky přeložek silnic, místních a účelových komunikací, zřídit nové přístupy k pozemkům, zrealizovat rozsáhlé přeložky technické infrastruktury (kanalizace, vodovody, energetické sítě, plynovody), provést demolici minimálně 33 nemovitostí a zřídit příjezdové komunikace o šířce 7,5 metru k tunelovým portálům (rozšíření části ulice Na Vyhlídce).

c) Vliv na povrchové vody

Zásadně **nesouhlasíme se způsobem odvádění a čištění srážkových vod**, jak jsou popsány na straně 39. Požadujeme, aby celý úsek na území obce Těrlicko byl řešen stejně, jako úseky s prognózovanými intenzitami provozu 10.000 -15.000 vozidel za 24 hodin, tzn. aby příkopy před zaústěním do vodotečí byly vybaveny kalovými jímkami nebo usazovacími nádržemi s trvalými nornými stěnami. Zcela postrádáme řešení této problematiky na mostních objektech, při zimní údržbě a při dopravních nehodách – jedna jediná věta na straně 43, že „při takové havárii je poměrně snadné zachytit uniklé látky na ploše ještě před vniknutím do vodního toku“ jen potvrzuje, že tato důležitá oblast je v záměru naprosto bagatelizována. Vodní plochy na území obce Těrlicko mají rozlohu 320 ha a jako pro dotčenou obec je pro nás absolutně neakceptovatelné to, co sděluje JCE na straně 73: „**může dojít k navýšení obsahu ropných látek v důsledku splachů případných úkapů z povrchu komunikace, dojde k mírnému zvýšení objemu transportu soli z chemické údržby – to je ovšem průvodním jevem provozu každé silnice**“.

d) Vliv na podzemní vody

Bagatelizace problému pokračuje i v této kapitole. Na jedné straně konstatuje JCE, že „dojde ke zvětšení rozsahu zpevněných ploch a tím ke snížení ploch přirozeného zasakování srážek“, ale „to není významné, neboť část dotčených pozemků je v současné době intenzivně obdělávána a jsou na nich pěstovány zemědělské monokultury, takže vsakování srážek do půdního profilu je již do určité míry omezeno“. Takže podle autorů je vlastně jedno, jestli máme v Těrlicku 24 ha pšenice nebo 24 ha asfaltu a betonu.

e) Vliv na půdu

Na straně 74 hodnotí JCE zábor půd jako akceptovatelný, a sice „**v kontextu území s nadprůměrným podílem orné půdy**“. Za dotčenou obec Těrlicko tímto sdělujeme, že to není pravda: aktuálně orná půda zabírá 38 % z celkové rozlohy ČR, v Těrlicku je to 905 ha z celkové rozlohy 2.465 ha, tedy podprůměrných 36,7 % a realizací záměru by se tento poměr ještě zhoršil.

f) Vlivy na krajinu

Rozporuplnost celého Oznámení od firmy JCE dokresluje i tato kapitola, kdy na straně 79 je konstatováno: „Nejsilnější vliv záměru na krajinný ráz lze očekávat v důsledku vzniku nové antropogenní osy v krajině a s ní související fragmentací enkláv rozptýlené zástavby na území Těrlicka a Životic. Záměrem budou narušeny struktury těchto enkláv. Míra vlivu záměru na tento znak krajinného rázu je **velmi silná**“.

a hned na následující straně 80 čteme:

„**Je možno konstatovat, že záměr bude akceptovatelnou součástí krajiny řešeného území**“.

26

Za dotčenou obec Těrlicko říkáme jednoznačně: **Ne, tento záměr není a nebude akceptovatelnou součástí naší krajiny. Dopravní intenzity na stávajících silnicích v řešené oblasti nejsou tak vysoké (a mají navíc klesající tendenci), že je skutečně naléhavé na 120 hektarech hodnotné půdy stavět novou silnici se závlekem nových automobilů, se škodlivým vlivem na krajinu, na životní prostředí a na zdraví zdejších obyvatel. Nebyly předloženy žádné důkazy, že nelze použít jiná opatření či modernizovat pouze uzlové body současné silnice (např. MÚK Havířov-Střed, napojení silnice I/11 na silnici II/474 spolu s rozšířením mostu o cyklostezku v Těrlicku nebo nové napojení silnice II/474 o délce 500 m na silnici II/648 v Třanovicích). Nebyl tak jednoznačně doložen veřejný zájem pro realizaci záměru MSK2301.**

Požadujeme, aby po zpracování všech oprávněných požadavků těrlických občanů, těrlických spolků, sdružení a organizací a všech výše uvedených požadavků včetně požadavků na řešení těrlických biokoridorů dle Příloh č. 7, 8, 9, 11, 12 dotčené obce Těrlicko do záměru MSK2301 byla zpracována **nová technicko-ekonomická studie s promítnutím požadavků do technického řešení stavby včetně nového ekonomického hodnocení stavby metodou HDM-4** (zcela nový výpočet dle nového zadání). Při schválení Záměru projektu na Ministerstvu dopravy dne 21.12.2021 s celkovým investičním nákladem ve výši 12.417.096.165,- Kč (bez DPH, v cenové úrovni roku 2021) bylo totiž konstatováno, že „ekonomické hodnocení má hraniční výsledky“. Proto je ve veřejném zájmu, aby ještě před vydáním územního rozhodnutí byla ekonomická efektivnost a návratnost veřejných finančních zdrojů prověřena. Pochybnosti vzbuzuje mimo jiné skutečnost, proč v Informačním letáku stavby z 01/2022 informuje ŘSD veřejnost o předpokládané ceně stavby „pouze“ 8.192.627.730,- Kč bez DPH.

Naše vyjádření, formulované ve výše uvedených bodech 1) až 27) předkládáme v souladu s články (16) a (17) Směrnice Evropského Parlamentu a Rady 2011/92/EU ze dne 12.12.2011 o posuzování vlivů některých veřejných a soukromých záměrů na životní prostředí: „Účinná účast veřejnosti na přijímání rozhodnutí umožňuje veřejnosti vyjádřit své názory a obavy, které mohou být pro toto rozhodnutí podstatné, a těm, kdo rozhodují, umožňuje vzít tyto názory a obavy v úvahu, čímž se zvyšuje zodpovědnost a transparentnost rozhodovacího procesu a přispívá k uvědomělému vztahu veřejnosti k otázkám životního prostředí a k veřejné podpoře rozhodnutí (16). Účast veřejnosti, včetně účasti sdružení, organizací a skupin, by proto měla být podporována (17).

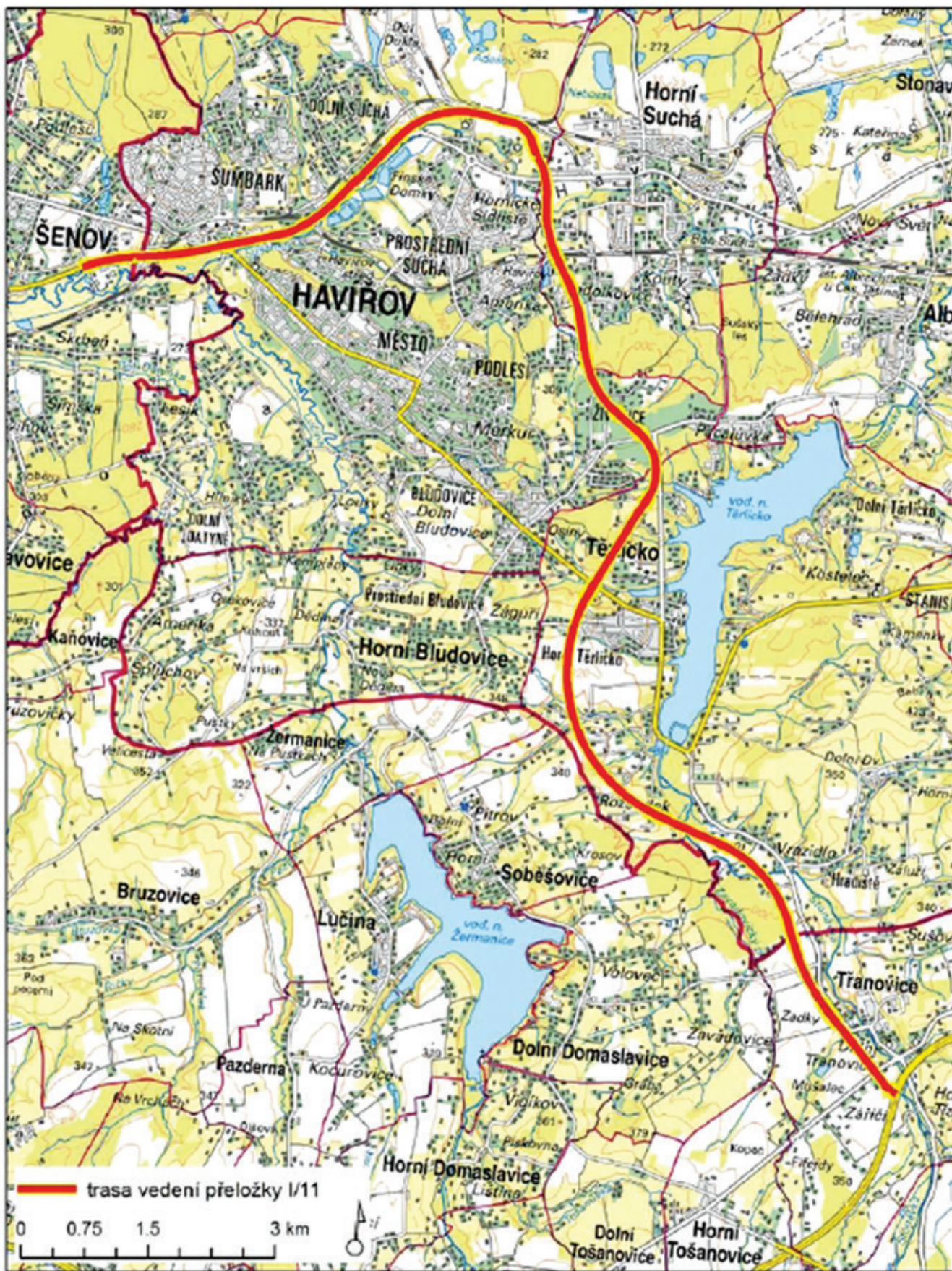
Schváleno Radou obce Těrlicko dne 29. prosince 2022, usnesení číslo 86/1/7/22.



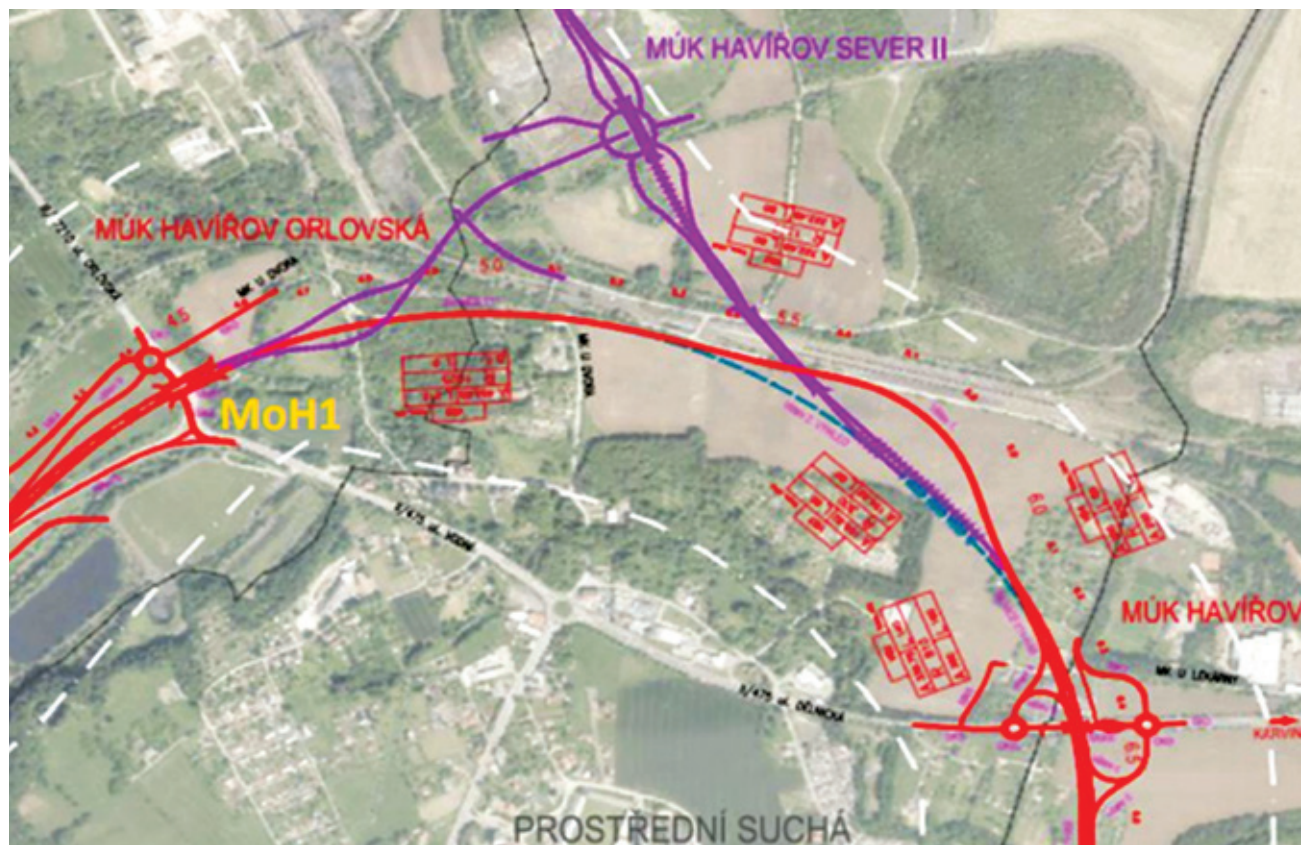
Ing. David Biegun, starosta



Ing. Stanislav Recmaník, místostarosta

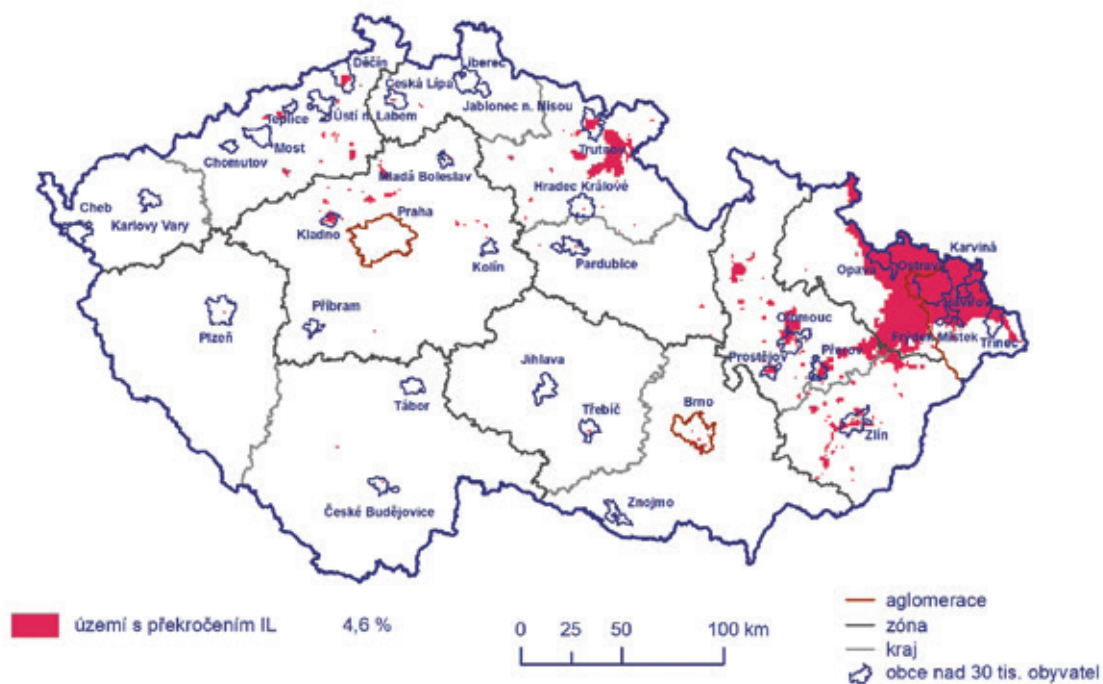


Příloha č. 1
Trasa záměru MSK2301



Příloha č. 3

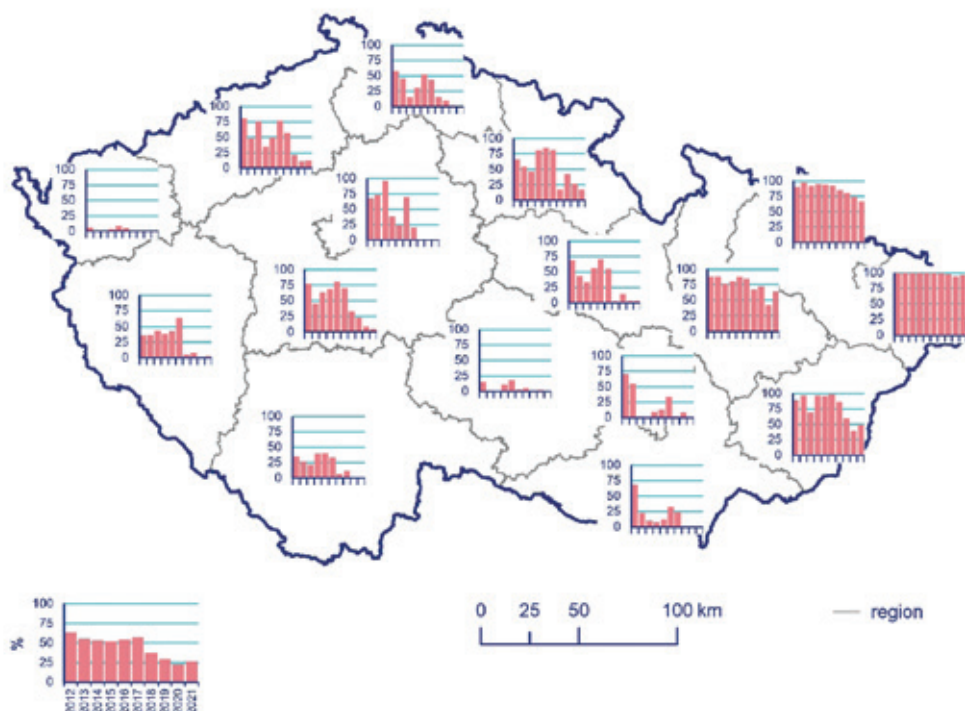
Propojení Havířov - Bohumín



Obr. VII.1.1 Vyznačení oblastí s překročeními imisními limity pro ochranu zdraví bez zahrnutí přízemního ozonu, 2020

Příloha č. 4

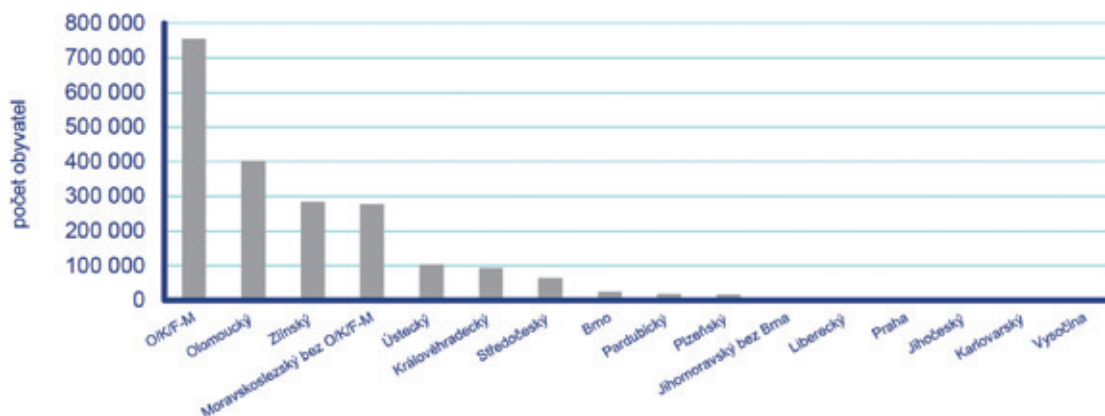
Oblasti s překročeními imisními limity



Obr. V.3.1.3 Podíl obyvatel žijících v nadlimitních oblastech (bez zahrnutí O₃), 2012–2021

Příloha č. 5

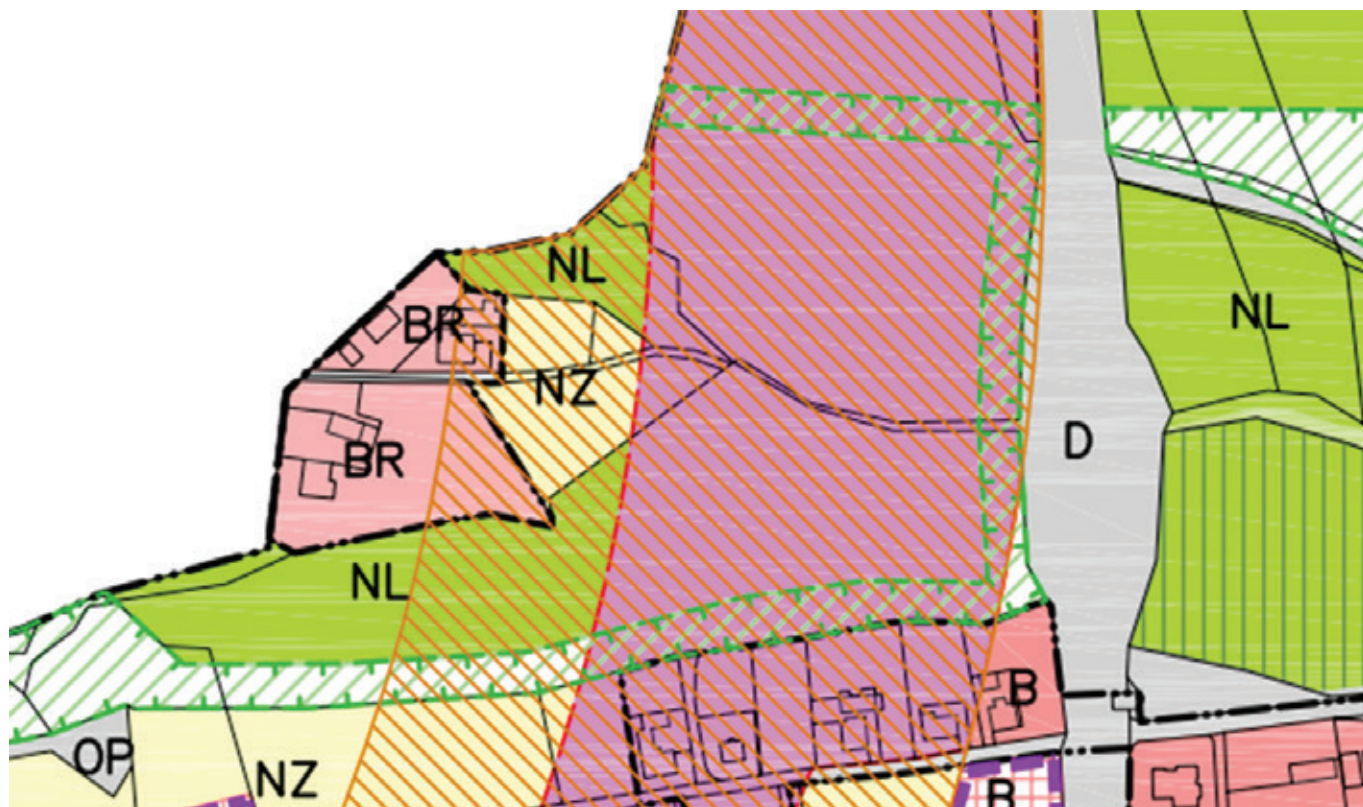
Podíl obyvatel žijících v nadlimitních oblastech



Obr. V.3.1.5 Počet obyvatel žijících v nadlimitních oblastech (bez zahrnutí O₃) v regionech ČR, 2021

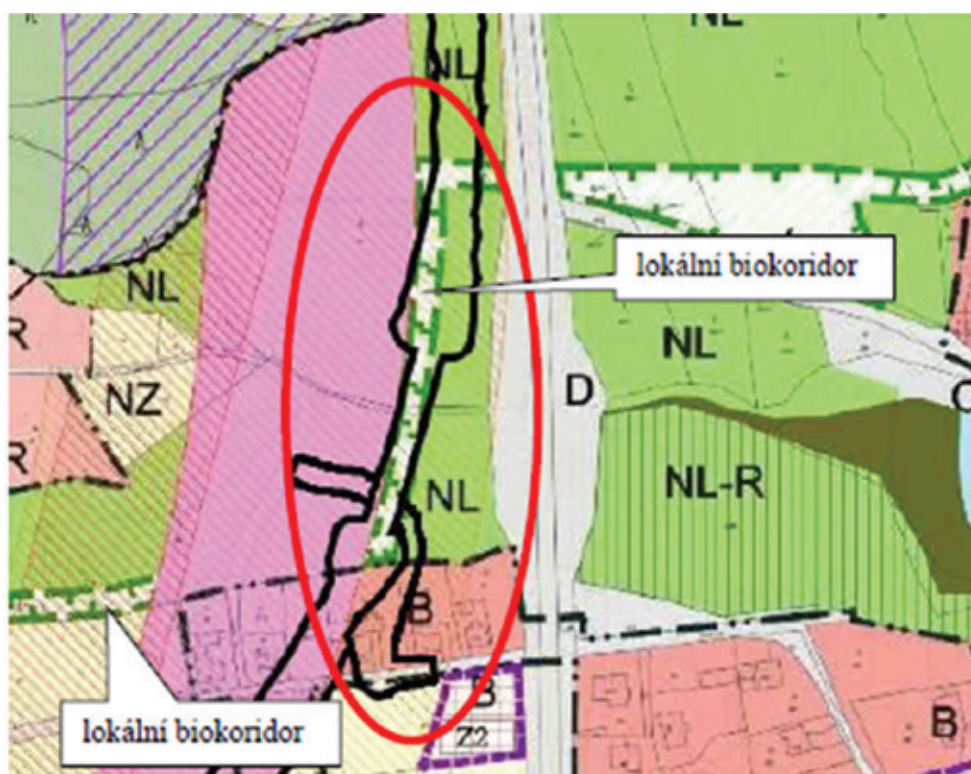
Příloha č. 6

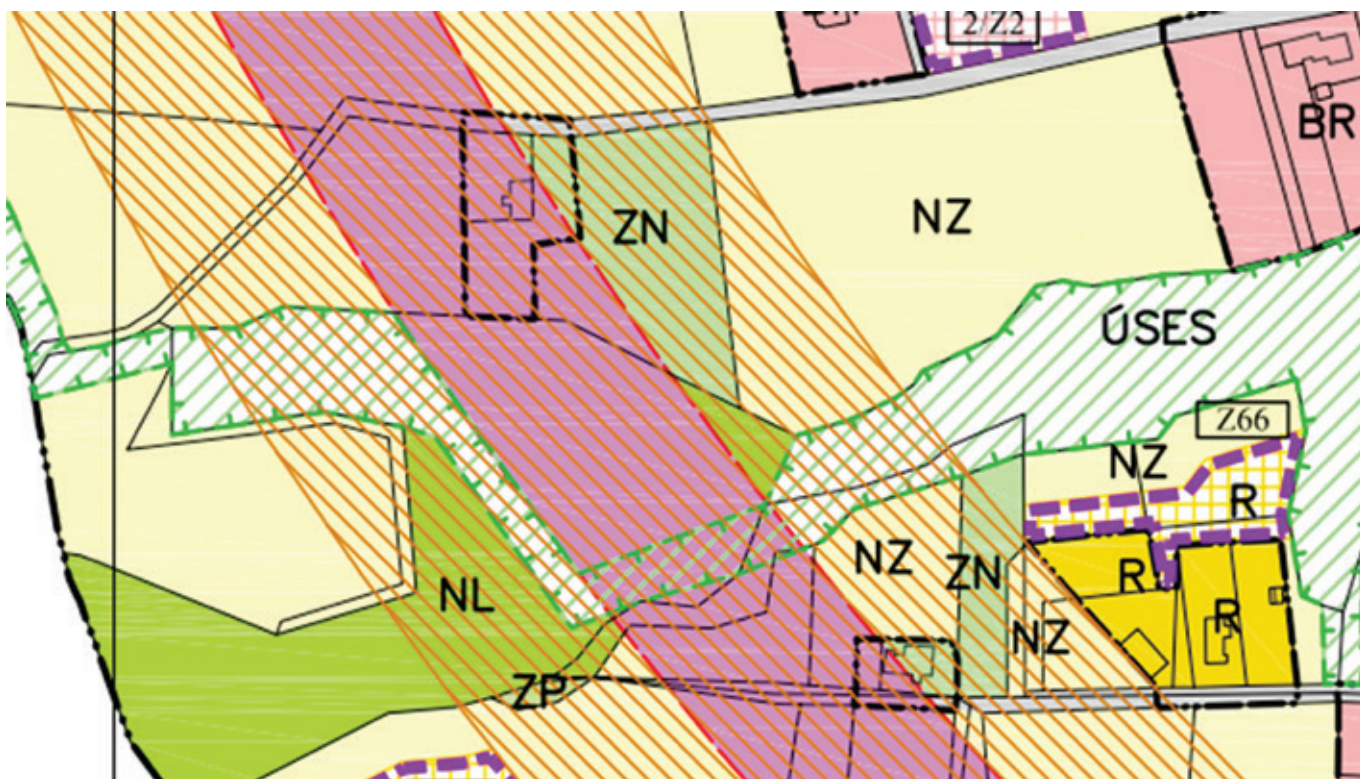
Počet obyvatel žijících v nadlimitních oblastech



Příloha č. 7 - SO Těrlicko, Biokoridor č. 1 podél Životické ulice

V údolí kolem potoka roste hojně Prvosenka jarní (LC), Plicník lékařský (LC), ale také Kyčelnice žláznatá (ohrožený druh dle Červeného seznamu). Jak je vidět z navrhovaného řešení níže, realizaci záměru by byl tento biokoridor prakticky **zlikvidován**. Pokud nedojde ke změně trasy **požadujeme, aby most o rozpětí 95 metrů byl konstrukčně řešen bez pilířů č. 2 a 3, které by stály uprostřed biokoridoru.**





Příloha č. 8 - SO Těrlicko, Biokoridor č. 2 podél Pitrovecké ulice

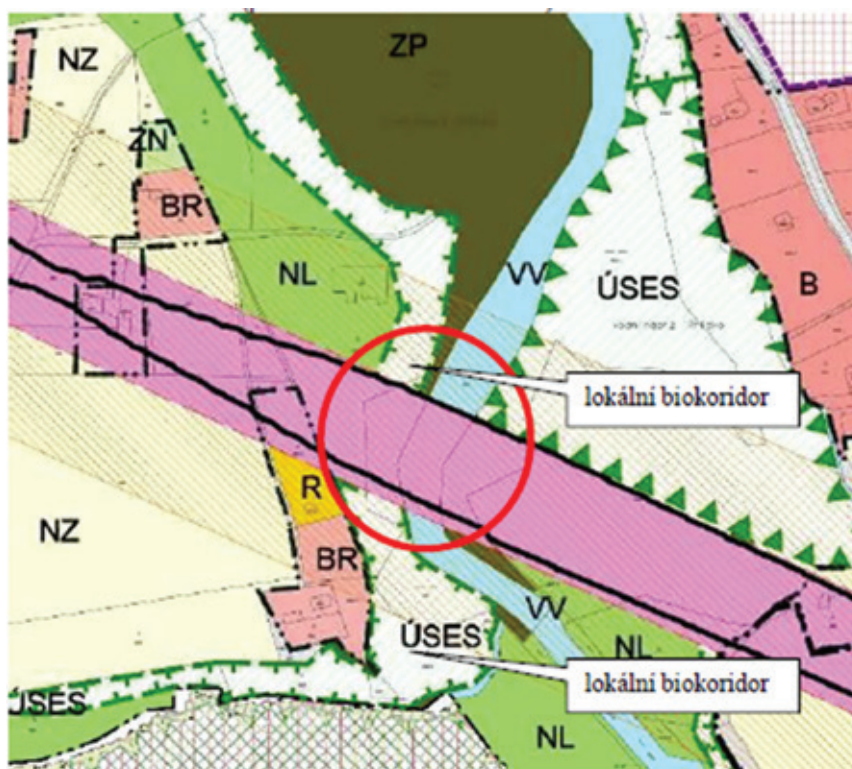
Požadujeme předložení konkrétního řešení pro přechod zvěře tímto biokoridorem (prostor mezi mosty MoH7 a MoH8).

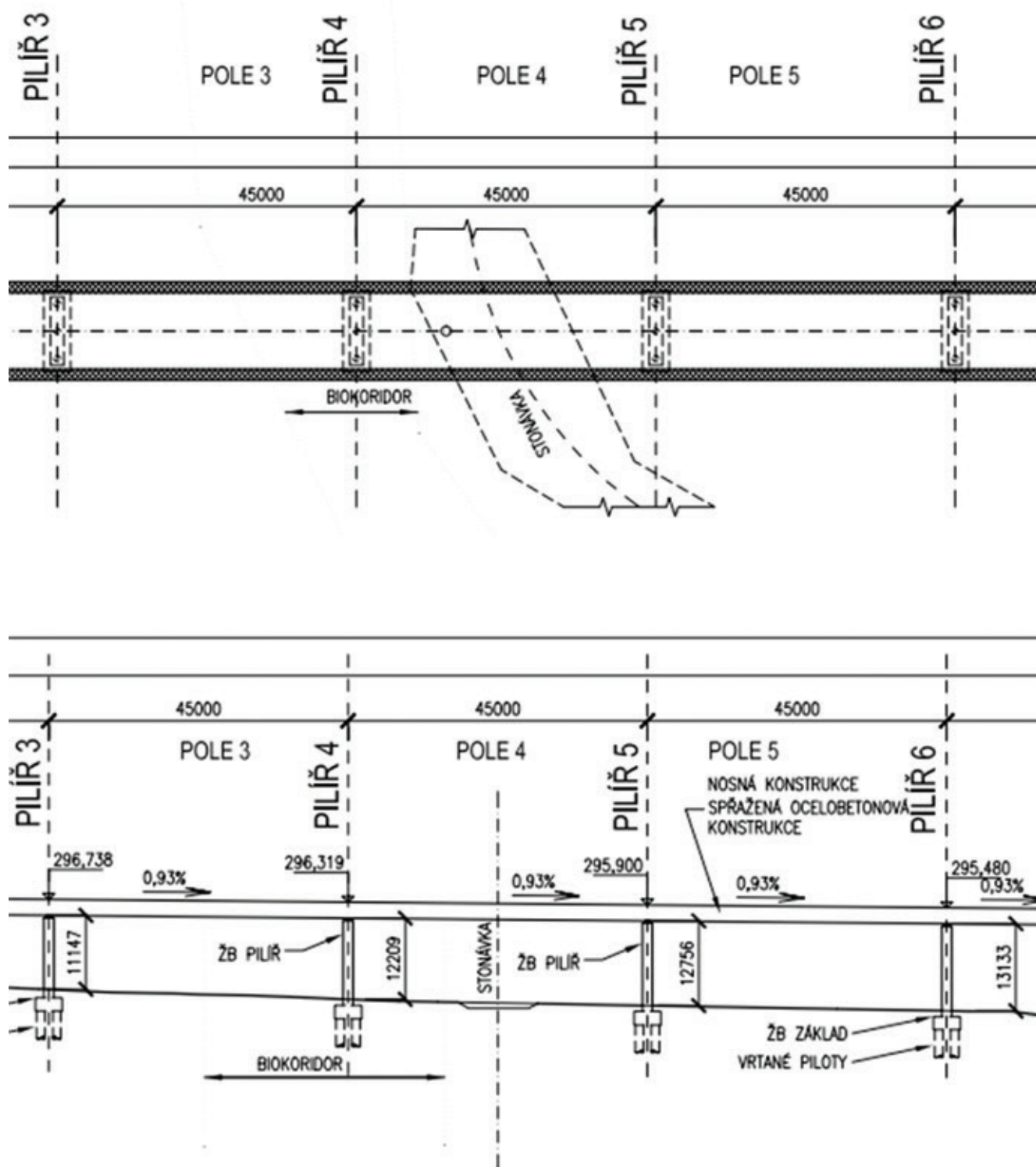




Příloha č. 9 - SO Těrlicko, Biokoridor č. 3 v nátokové části vodní nádrže Těrlicko

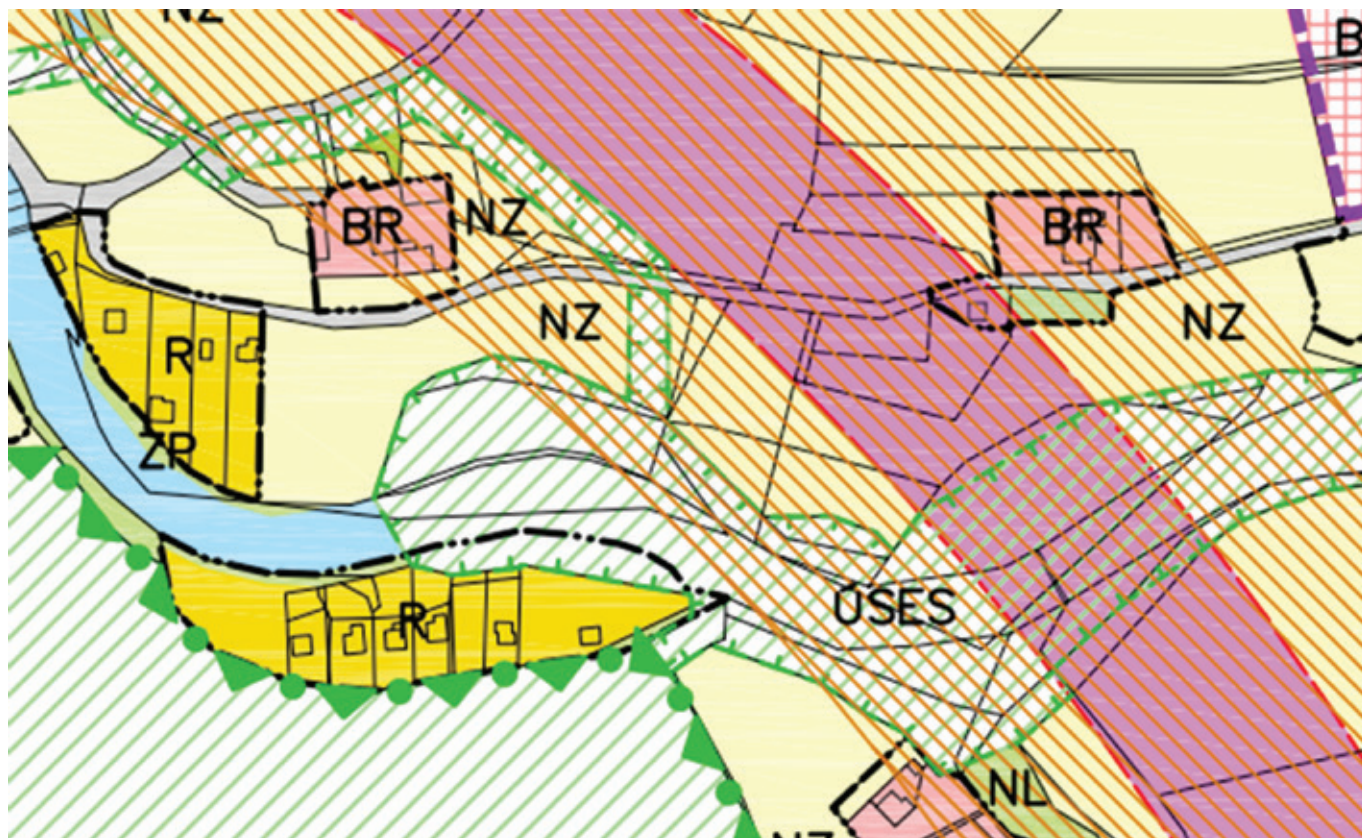
Na každé straně řeky Stonávky je jeden biokoridor. Oba biokoridory by měl překlenout most o délce 503 metrů. Biokoridor na pravé straně řeky bude v poli číslo 9 mezi devátým a desátým pilířem. Biokoridor na levé straně řeky je v projektu řešen **naprosto nepřijatelným způsobem**, jelikož pilíř č. 4 je umístěn přesně doprostřed biokoridoru. **Požadujeme proto, aby projektované rozpětí pilířů 45 metrů bylo zvětšeno minimálně na dvojnásobek, to je alespoň 90 metrů.**





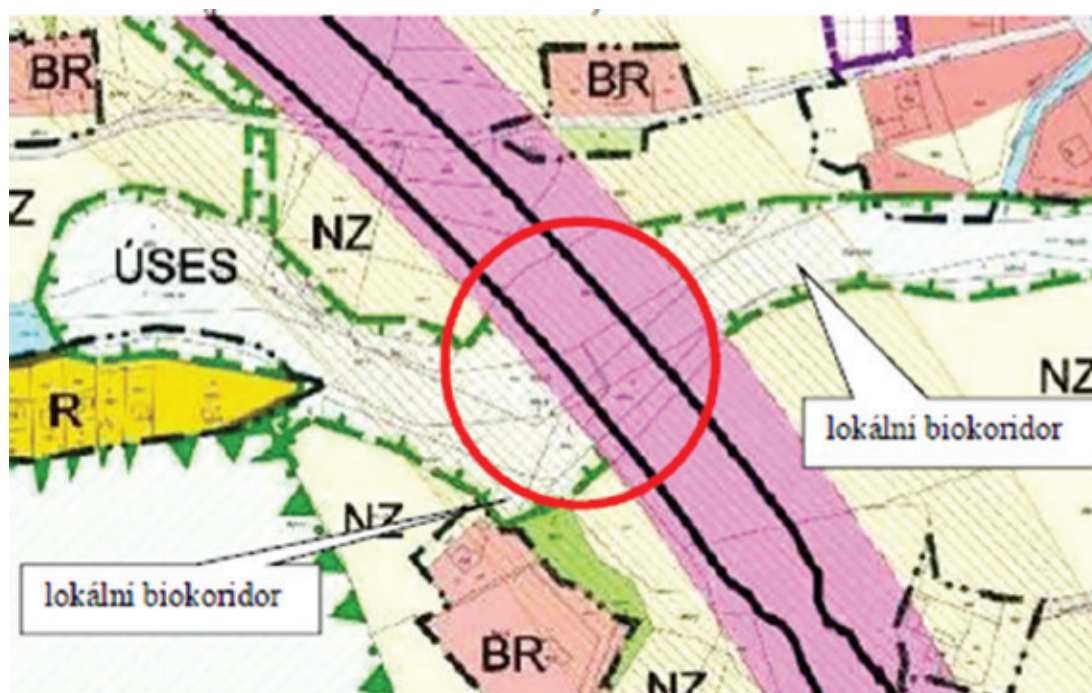
Příloha č. 10

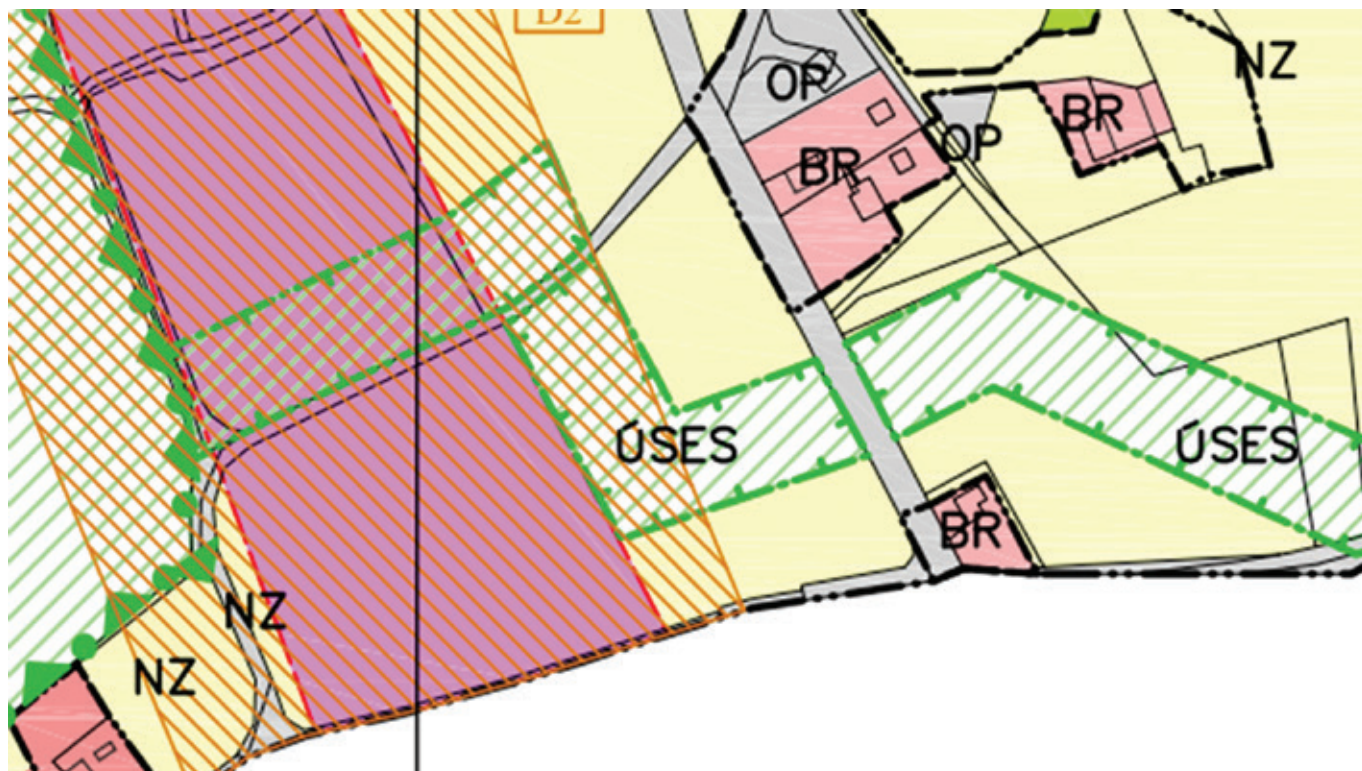
Půdorys a podélný řez mostu MoH8



Příloha č. 11 - SO Těrlicko, Biokoridor č. 4 koryto a břehy řeky Stonávky podél ulice U Splavu

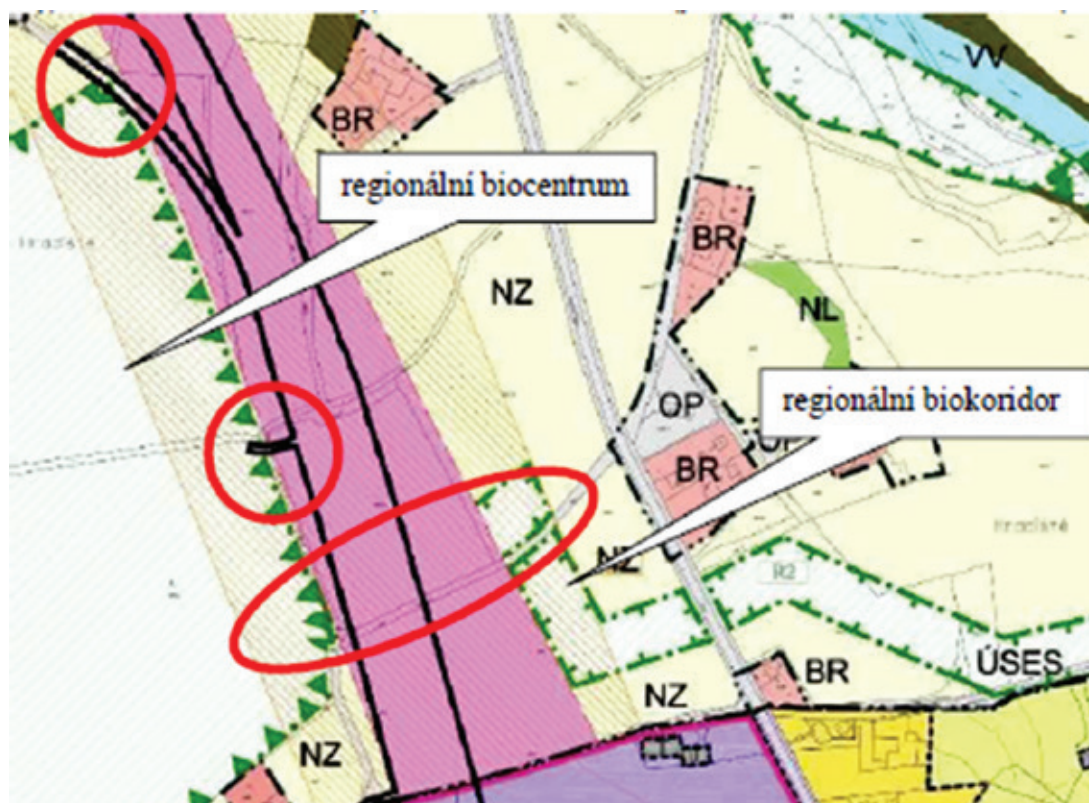
Řeku Stonávku má v tomto místě překlenout most o rozpětí 75 metrů se dvěma pilíři, které by narušily biokoridor. Požadujeme proto, aby i tento most o rozpětí 75 metrů byl řešen konstrukčně bez pilířů a aby zásah do biokoridoru byl co nejmenší.





Příloha č. 12 - SO Těrlicko, Biokoridor č. 5 podél ulice Volovecké

Jedná se o důležitý biokoridor regionálního významu. Dle Technicko-ekonomické studie bude v tomto místě zářez o délce 1.820 metrů a hloubce až 6 metrů. Stejně jako u Biokoridoru č. 2 žádáme i v tomto případě předložit konkrétní řešení pro průchod zvěře tímto významným biokoridorem.





Příloha č. 13
Území bobra evropského

