

Vyjádření k dokumentaci záměru

„I/11 Havířov – Třanovice“

v rozsahu dle přílohy č. 4 zákona č. 100/2001 Sb.,
o posuzování vlivů na životní prostředí



Vážené občanky, vážení občané,

dovolte mi, abych Vám jako starosta obce Těrlicko vyjádřil **upřímné a hluboké poděkování** za Vaši aktivitu, podporu a zájem v souvislosti s plánovanou přeložkou silnice I/11 – tzv. „obchvatem Havířova“, který by měl vést přes území naší obce a dalších sousedních sídel.

V uplynulých týdnech jste nám jako občané ukázali, že Vám **není lhostejné, co se v našem kraji děje**. Projevili jste **obrovskou vlnu zájmu a odhodlaného nesouhlasu** se záměrem, který by měl zásadní negativní dopady na naši obec – a to nejen z hlediska přírody, ale také kvality života a zdraví. Byli jste to právě Vy, kdo si **pečlivě prostudoval dokumentaci EIA, účastnil se besed, ptal se a diskutoval** – a za to Vám patří můj hluboký respekt a poděkování.

Těrlicko se již jednou muselo **nedobrovolně sklonit před velkou stavbou**, která navždy změnila jeho tvář – **výstavbou Těrlické přehrady**. A nyní bychom měli znovu ustoupit, znovu nést hlavní tíhu zátěže a znovu dovolit **nenávratnou devastaci naší krásné obce**. Tentokrát kvůli projektu, který se sice nazývá „obchvatem“, ale jak jednoznačně vyplývá z dokumentace EIA, **nepřináší žádné skutečné zlepšení – ani pro nás, ani pro okolní obce, a dokonce ani pro samotný Havířov**.

Velké poděkování patří také **sousední obci Horní Suchá** a spolku **Životice Sobě**, kteří stejně jako Vy projevili zodpovědný občanský postoj a podíleli se na šíření informací a sběru vyjádření. Podle informací z podatelny Moravskoslezského kraje se sešlo přibližně **1500 odmítavých stanovisek** – což je výsledek, který si zaslouží nejen úctu, ale také pozornost všech odpovědných orgánů.

Co bude následovat? V tuto chvíli se čeká na **výběr odborníka, který zpracuje nezávislý posudek** k dokumentaci EIA a došlým připomínkám. Následně bude stanoven **termín veřejného projednání**, které se – s ohledem na očekávaný zájem veřejnosti – **uskuteční pravděpodobně v některé z větších hal v Havířově**.

Je důležité připomenout, že dle zákona o posuzování vlivů na životní prostředí (EIA) musí **mít každý občan možnost být fyzicky přítomen a osobně se vyjádřit – nesmí dojít k situaci, že by byl kdokoliv kvůli nedostatečné kapacitě sálu vyloučen z účasti**. Transparentnost a přístupnost projednání je totiž **nedílnou a zákonem vyžadovanou součástí procesu EIA**.

Teprve po vyhodnocení všech připomínek a veřejného projednání bude vydáno a spolu s posudkem zveřejněno závazné stanovisko, které rozhodne o dalším osudu tohoto záměru.

Ještě jednou Vám všem děkuji – za důvěru, za sílu občanské společnosti a za to, že stojíte za Těrlickem. Ukázali jsme, že když se spojíme, **máme hlas, který je slyšet**.

S úctou
Ing. David Biegun, starosta obce



Těrlické mokřady

Foto na titulní straně: Těrlická přehrada, Těrlické mokřady, údolní niva řeky Stonávky a panoráma Beskyd.
V popředí „přeplněná“ silnice I/11.

Krajský úřad Moravskoslezského kraje
Odbor životního prostředí a zemědělství
28. října 2771/117
702 00 Ostrava

Datovou schránkou

Kód záměru: MSK2301
Sp. zn.: ŽPZ/6106/2025/Šub

V Těrlicku dne 17. 4. 2025

Oznamovatel: **Ředitelství silnic a dálnic s.p.**
IČO: 659 93 390, se sídlem Čerčanská 2023/12, Krč, 140 00 Praha 4, zapsaná
v obchodním rejstříku vedeném u Městského soudu v Praze, oddíl A, vložka
80478

Dotčený územní samosprávný celek: **Obec Těrlicko**
se sídlem Májová 474/16, 735 42 Těrlicko-Horní Těrlicko
zastoupena Ing. Davidem Biegunem, starostou

VYJÁDŘENÍ

k dokumentaci záměru v rozsahu dle přílohy č. 4 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí

I.

1. Oznamovatel předložil nadepsanému krajskému úřadu (dále jen „**krajský úřad**“) dne 1. 12. 2022 oznámení zpracované podle přílohy č. 3 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí) (dále jen „**ZEIA**“) k záměru „I/11 Havířov – Třanovice“ (dále jen „**oznámení záměru**“ a „**záměr**“). Dne 20.1.2023 krajský úřad na základě provedeného zjišťovacího řízení konstatoval, že záměr bude dále posuzován podle ZEIA a uložil oznamovateli povinnost (i) předložení dokumentace dle § 8 ZEIA, (ii) zaměření se na zpracování a vyhodnocení relevantních připomínek, požadavků a upozornění, které byly předmětem doručených vyjádření k oznámení

záměru a (iii) zpracování studií a hodnocení (celkem se jednalo o 47 zásadních bodů k zapracování). Ve zjišťovacím řízení krajský úřad obdržel 390 vyjádření, z toho pouze 5 vyjádření veřejnosti vyjádřilo podporu záměru.

2. Dne 7.3.2025 oznamovatel předložil nadepsanému krajskému úřadu dokumentaci záměru v rozsahu dle přílohy č. 4 ZEIA k záměru „I/11 Havířov – Třanovice“ (dále jen „**dokumentace EIA**“). Dne 20.3.2025 krajský úřad zveřejnil informaci o dokumentaci EIA, kdy termín pro zaslání vyjádření příslušných subjektů byl stanoven na 19.4.2025.
3. V zákonné lhůtě tak Obec Těrlicko jako dotčený územní samosprávný celek dle § 3 písm. d) ZEIA předkládá níže uvedené vyjádření k dokumentaci EIA a záměru oznamovatele jako celku.

II. SHRNUTÍ

4. Základními body níže uvedeného vyjádření a zásadního nesouhlasu jsou následující:
 - a. **Záměr je prezentován účelově zúženě a jeho skutečný rozsah i účel jsou systematicky zkreslovány, přičemž dochází k jeho účelovému dělení s cílem obejít pravidla posuzování vlivů na životní prostředí;**
 - b. **Záměr je v přímém rozporu s principy prevence a ochrany životního prostředí, jelikož prosazuje výstavbu nové dopravní infrastruktury jak v zastavěných územích, tak na dosud nezasazených plochách (tzv. „zelené louce“). Není posouzena a respektována charakteristika pohornické krajiny Moravskoslezského kraje a nutnost její intenzivní, budoucí ochrany;**
 - c. **V dokumentaci EIA chybí konkrétní návrhy zásadních technických řešení, jako jsou mostní objekty, rozsah trvalých záborů zemědělské a lesní půdy, technické detaily stavby či návrh náhradní výsadby. Tato řešení jsou ponechána na další stupně projektové přípravy, což představuje vědomé obcházení smyslu a cílů procesu posuzování vlivů na životní prostředí;**
 - d. **Záměr zcela rezignuje na reálné posouzení současného stavu dotčeného území a jeho potřeb, což může vést k nevratným zásahům do životního prostředí Moravskoslezského kraje;**
 - e. **V dokumentaci EIA zcela chybí zdůvodnění nezbytnosti záměru a posouzení jeho přiměřenosti, včetně testu proporcionality, zda je rozsah plánovaného zásahu do území ospravedlnitelný s ohledem na proklamovaný očekávaný přínos. Jakýkoliv přínos záměru nebyl oznamovatelem prokázán. Byl pouze prokázán zásadní a zničující zásah do životního prostředí;**
 - f. **Předložená dokumentace EIA je objemná, avšak její závěry nereflktují zjištěné negativní vlivy, které jsou bagatelizovány ve prospěch prosazení záměru, bez adekvátního vyhodnocení jeho skutečných dopadů.**

III. ROZSAH ZÁMĚRU

5. Dle přílohy č. 1 ZEIA oznamovatel zařadil záměr do kategorie II, bod 48: *Silnice nebo místní komunikace o čtyřech a více jízdnicích pruzích, včetně rozšíření nebo rekonstrukce stávajících silnic nebo místních komunikací o dvou nebo méně jízdnicích pruzích na silnice nebo místní komunikace o čtyřech a více jízdnicích pruzích, o souvislé délce od stanoveného limitu (2 km).*
6. Záměr obsahuje přeložku silnice I/11 v celkové délce cca 19,2 km s tím, že součástí tohoto záměru jsou dále mimoúrovňových křížení v trase komunikace (8), vybudování okružních křižovatek, realizace navazujících úseků vedlejších komunikací, mostů (celkem 30 mostních objektů), vybudování tunelu s technickým zázemím při průchodu silnice územím obce Těrlicko, realizace nezbytných přeložek inženýrských sítí a odvodnění komunikace včetně realizace retenčních nádrží.
7. Navržená trasa záměru pak přichází do kolize s následujícími stávajícími prvky a lokalitami (str. 2 oznámení záměru):
 - a. 12 vodních toků,
 - b. „řada“ prvků územního systému ekologické stability.
 - c. zábor zemědělského půdního fondu o rozloze cca 81,6 ha;
 - d. pozemků určených k plnění funkce lesa o rozloze cca 8,2 ha.
8. Je však nutno poznamenat, že výše uvedené je pouhé zjednodušení pro skutečnost pak obsaženou v dokumentaci EIA. V dokumentaci EIA se jedná o posouzení přes cca. 200 stavebních objektů, které jsou vzájemně povázány. Jedná se o složitý komplex objektů, který musí být promyšlen a naprojektován ve vzájemných souvislostech a v pečlivém detailu. Proto je velmi překvapivé, když oznamovatel pak sám poukazuje na aspekty, které nebyly do dokumentace EIA dopracovány a dopracovány být měly. Jedná se zejména o budoucí související objekty, se kterými se v budoucnu bude muset počítat, ale oznamovatel na ně rezignoval. Jedná se např. o kontrolní stanoviště pro Policii ČR (ponecháno na zpracování dalšího stupně projektové dokumentace). Totéž platí i o samotném soupisu objektů na str. 59-61 dokumentace EIA. Dle oznamovatele se jedná pouze o **velmi předběžnou a neúplnou objektovou skladbu záměru**. Jak obec uvádí pak níže, oznamovatel rezignoval i na doprecizování zásadních aspektů záměru, které tedy nemohou být v rámci posuzování vlivů projednány. Jedná se o určité zastírání skutečného rozsahu a zásadnosti záměru. Ze strany oznamovatele se jedná o snahu obejít zásady procesu posuzování vlivů na životní prostředí.
9. Na str. 77-78 dokumentace EIA oznamovatel uvádí pozemní komunikace, kterých se záměr bude dotýkat. Jedná se zejména o dálnici D48, silnice I/11, II/474, II/475, II/479, II/648, III/47210, III/4742 a III/4744. Dále je uvedeno, že je dotčena řada místních komunikací v obcích Havířov, Těrlicko a Třanovice. S ohledem na rozsáhlost záměru je udivující, že oznamovatel tyto místní komunikace nedefinuje, a to zejména s ohledem, že na místní komunikace jsou v záměru umístěny křižovatky a sjezdy. Tyto stavby je rovněž nutné zahrnout do souhrnného vlivu záměru, což však v dokumentaci EIA absentuje. Jak je pak uvedeno na str. 78-79 dokumentace EIA, v rámci záměru je navrhováno velké množství přeložek.
10. Pro obec Těrlicko je zásadní, že dle dokumentace EIA dochází pouze k „**předběžné bilanci záborů**“

v rozsahu 303 797 m² v katastrálním území Dolní Těrlicko, Horní Těrlicko a Hradiště pod Babí horou, kdy z této rozlohy 76 % pozemků jsou pozemky zařazené do zemědělského půdního fondu („ZPF“) a 15 % pak pozemky zařazené do pozemků plnicích funkcí lesa („PUPFL“). S ohledem na tento zásadní zásah, je nutno poukázat, že záborový elaborát pouze vyjmenovává pozemky určené k záboru a nijak nereflektuje celkové číslo záboru. Elaborát nebyl řádně proveden a zkrsluje skutečný zásah záměru.

11. Dále nutno uvést, že oznámení záměru uvádělo zábor ZPF ve výši až 110,5 ha. Dokumentace EIA se nijak nevyjadřuje ke skutečnosti, proč došlo k úpravě tohoto čísla a je pouze uvedeno, že se jedná o „předběžnou bilanci záboru“. Je však zřejmé, že nedošlo k zásadním úpravám projekty, které by měly za následek menší zábor ZPF. Sám oznamovatel v úvodu dokumentace EIA uvádí, že se jedná zejména o upřesnění technického řešení záměru. Dále je k záboru nutno uvést, že „předběžný“ zábor ZPF není v dokumentaci dále rozčleněn podle jednotlivých tříd ochrany. Tato informace je přitom klíčová pro řádné posouzení míry dopadu a zjištění předpokládaného vlivu na životní prostředí.
12. Na výše uvedenou skutečnost optického zmenšování záměru a absence zásadních částí záměru pak navazuje zjevný závěr o tom, že předložený záměr zásadně porušuje **základní zásadu ochrany životního prostředí, a to zásadu prevence**. V rozsudku Nejvyššího správního soudu ze dne 23. 2. 2018, čj. 1 As 296/2017–56, soud výstižně shrnul účel a základní principy procesu posuzování vlivů na životní prostředí ve světle práva Evropské unie: „[90] V článku 3 směrnice EIA se stanoví, že posuzování vlivů na životní prostředí určí, popíše a posoudí přímé a nepřímé vlivy záměru. Toto posuzování musí mimo jiné vycházet z účasti veřejnosti, jež je zakotvena článkem 6 uvedené směrnice. Podle čl. 2 odst. 1 první věty a čl. 1 odst. 2 písm. c) se musí posouzení uskutečnit před udělením povolení, které opravňuje k uskutečnění záměru. Navíc se v bodě 2 odůvodnění směrnice EIA stanoví, že by se měly vzít co nejdříve v úvahu vlivy všech technických plánovacích a rozhodovacích procesů na životní prostředí. Jak je v tomto bodu dále uvedeno, tento přístup odpovídá zásadám obezřetnosti a prevence, zásadě odvracení ohrožení životního prostředí především u zdroje, jakož i zásadě, že za vzniklé škody by měl platit znečišťovatel, přičemž všechny tyto zásady jsou podle čl. 191 odst. 2 SFEU základem politiky Unie v oblasti životního prostředí. Soudní dvůr chápe tyto zásady v tom smyslu, že **cílem posuzování vlivů na životní prostředí je vyvarovat se od samého počátku riziku vzniku znečištění nebo škodlivých vlivů, a nikoli následně potlačovat jejich účinky** [rozsudek ze dne 3. července 2008, Komise v. Irsko (C-215/06, EU:C:2008:380, bod 58)].“
13. Z uvedeného vyplývá, že hlavním účelem procesu posuzování vlivů není pouhé formální zhodnocení záměru, ale především včasná a důkladná identifikace všech relevantních dopadů záměru na životní prostředí, včetně možnosti jejich eliminace nebo významného zmírnění. Tento přístup vychází ze zásad prevence, obezřetnosti a principu „znečišťovatel platí“, které tvoří základ environmentální politiky Evropské unie (čl. 191 odst. 2 SFEU).
14. Z judikatury Soudního dvora EU (např. výše citovaný rozsudek C-215/06, Komise v. Irsko) pak zcela jednoznačně plyne, že smyslem posuzování vlivů **je zabránit vzniku rizik a škod na životním prostředí již v rané fázi rozhodovacího procesu**, a nikoliv pouze zpětně hodnotit následky záměru poté, co byl fakticky připraven nebo předběžně schválen. Z tohoto důvodu nelze proces posuzování vlivů na životní prostředí chápat jako nástroj dodatečné „legalizace“ environmentálně rizikových projektů, ale jako preventivní mechanismus, jehož úkolem je identifikovat nejvhodnější varianty a vyloučit takové zásahy, které by mohly vést k nepřijatelným

dopadům na životní prostředí nebo kvalitu života obyvatel.

15. V přímém rozporu s výše uvedenými zásadami je samotné pojetí předloženého záměru. Jak bude dále podrobně rozvedeno, dokumentace EIA zcela rezignuje na princip prevence environmentálních dopadů. Místo úsilí o hledání šetrnějších dopravních řešení či zmírnění negativních dopadů, předkládaný návrh představuje zjevnou hrozbu pro přírodní hodnoty, krajinný ráz i kvalitu života obyvatel dotčeného území. Záměr je prosazován v regionu Moravskoslezského kraje, který je historicky výrazně zatížen těžební a průmyslovou činností. Právě zde by měly být uplatňovány nejvyšší standardy environmentální ochrany a požadavky na obnovu krajiny a zdravého životního prostředí. Místo toho je předkládán historický projekt, jehož aktuálnost i účelnost je vzhledem k probíhajícím proměnám dopravních toků, urbanistických trendů a klimatických podmínek značně sporná až nesmyslná. Realizace záměru, který spočívá ve výstavbě cca 19 km nové komunikace převážně v prostředí rodinné zástavby a na dosud nezastavěném území, by znamenala další fragmentaci krajiny, zábor zemědělské půdy, zásah do biotopů, narušení obytného prostředí obcí a zhoršení kvality života obyvatel.
16. To vše navzdory skutečnosti, že se v kraji nachází přibližně 600 brownfieldů o ploše 2 062 ha, tedy lokalit, které by mohly být využity pro rozvoj dopravní a jiné infrastruktury bez nutnosti záboru volné krajiny a narušení ekologické stability území. Z pohledu cílů a principů ochrany životního prostředí, jak je vymezují právní předpisy a judikatura SDEU, nelze takto koncipovaný záměr považovat za ospravedlnitelný, a to ani s ohledem na jeho deklarované dopravní přínosy, které však nejsou v dokumentaci nijak prokázány.

IV. VARIANTY ZÁMĚRU

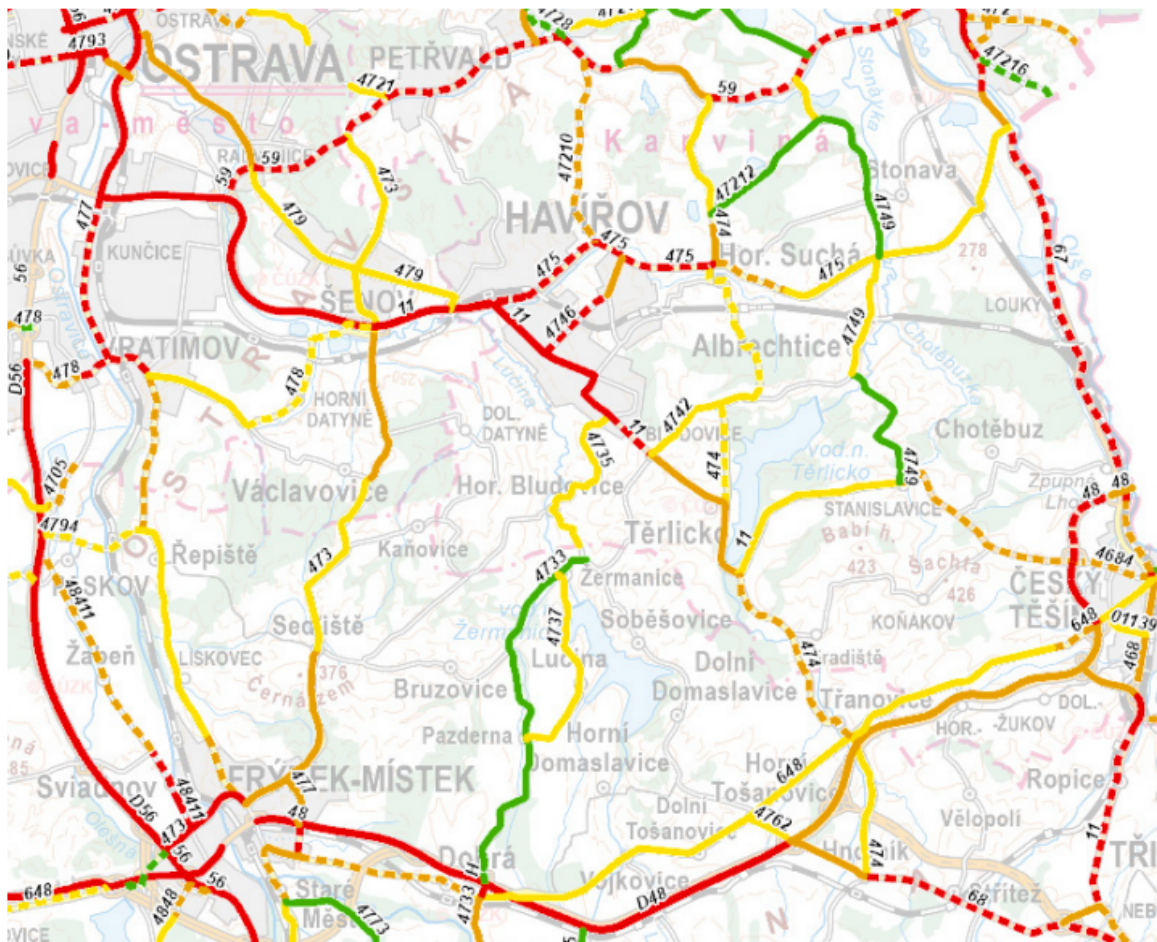
17. V dokumentaci EIA oznamovatel uvádí a odkazuje na územně plánovací dokumentace vč. Zásad územního rozvoje Moravskoslezského kraje ve znění po aktualizacích č. 1, 2a, 2b, 3, 4, 5, 6 a 7 vydané dne 7.3.2024 s platností od 2.4.2024 (dále jen „ZÚR MSK“). Na str. 37 dokumentace EIA oznamovatel uvádí „*Vymezení území pro hledání reálných variant*“. Tento jednostránkový popis přeložené trasy neodpovídá zavádějícímu nadpisu. Oznamovatel v textu ani v přílohách dokumentace EIA neuvážil odlišnou variantu záměru, a to zejména **nulovou variantu a variantu jiné trasy**. Oznamovatel se pouze opětovně odvolává na staré studie a ZÚR MSK.
18. V textu této části je uvedeno: „*v rámci aktualizace PD bylo koordinčně uvažováno řešení dle výsledné varianty studie „Silnice I. třídy Karviná – Havířov“, TES, Sudop Praha a.s., 12/2022*“. Není zde však uvedeno, jakým způsobem byla tato varianta zvážena a posouzena, jaký byl výsledek daného posouzení a příp. z jakého důvodu toto není možnou variantou k záměru. Oznamovatel zde tedy rezignoval na jakékoliv seriózní a důkladné posouzení variant záměru. Oznamovatel však na str. 40 dokumentace EIA pak uvádí, že „*vzhledem ke stabilizaci trasy záměru v územně plánovacích dokumentacích nebylo součástí technického podkladu pro EIA opětovné přeposuzování vedení trasy záměru*“. Jak sám oznamovatel uvádí, nedošlo žádnému posouzení možných variant záměru. Oznamovatel rezignoval na posouzení variant pouze na základě a s odkazem ZÚR MSK. Oznamovatel tak předjímá výsledek posouzení vlivů na životní prostředí, a i samotného povolení záměru.
19. Záměr je prosazován a invariantně řešen na základě ZÚR MSK a studií, které byly vypracovány v roce 2020 (zejména technicko-ekonomické studie 06/2020) a dříve. Oznamovatel na str. 43

dokumentace EIA uvádí: „Výsledná trasa sil I/11 je navržena v souladu s platnými, nebo připravovanými novými ÚPD dotčených obcí (s výjimkou napojení na D48 v Třanovicích) a je plně v souladu s platnými ZÚR MSK.“ Nutno poznamenat, že ÚPD dotčených obcí jsou zákonem obsahově vázány ZÚR. Nejedná se tedy o argument na podporu záměru.

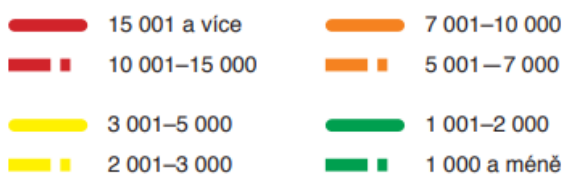
20. Na str. 77 dokumentace EIA je uvedeno: „Území je v současné době na většině trasy zastavěné, převážně různě rozptýlenou zástavbou slezského typu, v místě podchodu trasy Těrlickem (tunel) je zástavba souvislá. Nezastavěné území je od Těrlicka po Třanovice, kde pouze ve vybraných místech rozptýlená zástavba zasahuje až do blízkosti trasy“. S ohledem na zásah do tohoto stavu byl v závěrech zjišťovacího řízení stanoven požadavek na komplexní posouzení tzv. nulové varianty, tedy varianty, kdy záměr nebude realizován. Tento požadavek však **není v předložené dokumentaci naplněn**. Nulová varianta je sice částečně zohledněna v rámci hlukové a rozptylové studie, avšak u ostatních sledovaných oblastí (např. vliv na krajinu, biodiverzitu, půdu, vodní režim, klima, veřejné zdraví, socioekonomické dopady apod.) zcela chybí relevantní srovnání nulové varianty s navrženým záměrem.

V. ABSENCE PŘÍNOSU ZÁMĚRU

21. Oznamovatel uvádí následující opodstatnění záměru: „Realizace záměru je zdůvodněna **vymístěním zejména tranzitní dopravy mimo zastavěná území obcí, snížení nehodovosti a zvýšení plynulosti dopravy při vzrůstajících požadavcích na přepravu**. V současné době je osobní tranzitní doprava po trase sil. I/11 z Ostravy směrem na Český Těšín a dále směrem na Slovensko realizována přes centrální část Havířova, což s sebou nese významné negativní jevy jako zátěž životního prostředí, vysokou nehodovost a v neposlední řadě i časové ztráty“ (str. 40 dokumentace EIA). Výše uvedené tvrzení však není oznamovatelem podloženo, naopak veřejně dostupná data závěr oznamovatele nijak nepotvrzují, a naopak jsou v přímém rozporu. Rovněž následující data nepotvrzují, že je Havířov tranzitním městem, jak tvrdí oznamovatel:



Intenzita dopravy [voz./24h]



Obr. Sčítání dopravy 2021

22. Z grafického znázornění výsledků sčítání dopravy z roku 2021¹ jednoznačně vyplývá, že intenzita dopravního zatížení přesahující 15 000 vozidel za 24 hodin se soustředí především na území Ostravy a v rámci samotného města Havířov pouze na ulice Hlavní, Dlouhá a Národní třída. Směrem na Tránovice a Český Těšín dopravní zatížení postupně klesá pod hranice 15 000, 10 000, 7 000 a místy dokonce pod 5 000 vozidel za 24 hodin, což odpovídá běžné dopravní obsluhovanosti v hustě osídleném území. Z mapového podkladu je rovněž zřejmé, že Havířov disponuje výjimečně dobrým napojením na dálniční síť – konkrétně na dálnice D1, D56 a D48, což je v rámci statutárních měst České republiky ojedinělé.
23. Podstatným pro vyjádření oznamovatele o potřebnosti záměru jsou následující aspekty vlivu

¹ Geoportál MSK

záměru:

a. **Vymístění tranzitní dopravy mimo zastavěné území obcí**

Oznamovatel za přínosy záměru označuje: „*doplnění kapacitní dopravní infrastruktury a vymístění tranzitní dopravy zejména v trase sil. I/11 přes Havířov a dílčím způsobem po II/475 ve směru na Karvinou... Celospolečenský přínos, který spočívá v doplnění dopravní infrastruktury na páteřních komunikacích celorepublikového významu včetně funkce pro tranzitní dopravu, je nesporný a jeho význam i z hlediska dlouhodobého perspektivní. Proto se realizace hodnoceného záměru jeví jako potřebná a přínosná.*“ (str. 204 dokumentace EIA). Tvrzení oznamovatele, že celospolečenský přínos záměru je „*nesporný*“ a že realizace se „*jeví jako potřebná a přínosná*“, je nepřiměřeně jednostranné a používá jazyk, který není podložen vyváženou analýzou přínosů a negativních dopadů. Oznamovatel zde pouze opakuje na deklarovaný účel záměru, tj. vymístění tranzitní dopravy a doplnění kapacitní infrastruktury, aniž by reflektoval **reálnou cenu, kterou za tento účel zaplatí obyvatelé dotčených lokalit**. Použití pojmu „*celospolečenský přínos*“ je navíc problematické samo o sobě – vychází z čistě dopravního a makroekonomického hlediska, aniž by byly dostatečně zváženy lokální dopady a hlediska sociální. Zásadním nedostatkem tohoto hodnocení je absence ucelené argumentace, proč by měly být obce a obyvatelé v trase záměru disproportčně zatíženi v zájmu navýšení kapacity tranzitu, a jak budou tyto negativní dopady případně kompenzovány.

Záměr je prezentován jako prostředek ke zlepšení situace v centrální části Havířova. Tento přínos však nepředstavuje systémové řešení, neboť **nedochází ke snížení dopravní zátěže jako takové, ale pouze k jejímu přesunu do jiných zastavěných území**, včetně rezidenčních oblastí s převahou rodinné zástavby. Takový postup není řešením problému, nýbrž jeho přesměrováním na jinou skupinu obyvatel, často bez odpovídající ochrany před negativními dopady (hluk, emise, fragmentace území). Záměr tedy neeliminuje negativní vlivy tranzitní dopravy, ale pouze mění jejich adresáta.

b. **Snížení nehodovosti**

Oznamovatel odkazuje na „**nehodovost**“, a to konstatováním, že „*ze situace je jasně zřejmá různá četnost nehodovosti na I/11, II/475 a II/474 oproti stejnému období na D48, kde je četnost provozu vyšší*“ (str. 203 dokumentace EIA). Naopak, nové komunikace vedené v blízkosti obytné zástavby mohou **generovat nové kolizní body a zvýšit bezpečnostní rizika** zejména pro chodce a cyklisty. Navíc nehodovost je možné snižovat i pomocí méně invazivních opatření, jako jsou úpravy stávajících tras, chytré řízení dopravy nebo omezení tranzitu v citlivých částech města.

Nehodovost v centrální části Havířova je sice v úvodu a v několika dílčích částech dokumentace opakovaně zmiňována, avšak bez jakéhokoli doložení konkrétních dat. Podle oficiálních údajů Statutárního města Havířov došlo na území města v roce 2024 celkem k 533 dopravním nehodám. Na základě údajů z Mapy dopravní nehodovosti Policie ČR lze konstatovat, že na hlavním tahu silnice I/11 došlo pouze k 54 z těchto nehod, tedy zhruba k 10 % celkového počtu. Zbývajících 90 % nehod se odehrálo mimo tento hlavní dopravní tah.

S ohledem na skutečnost, že Aktualizace dopravního modelu pro variantu s obchvatem počítá pouze s poklesem intenzity dopravy o 2,5 %, nelze předpokládat výraznější pozitivní dopad na celkovou nehodovost ve městě. Navíc je třeba upozornit, že některé mimoúrovňové křižovatky navržené v rámci projektu se nacházejí ve vzájemné blízkosti, která neodpovídá platným

technickým normám. Tyto nedostatečné rozestupy mají být podle dokumentace EIA řešeny tzv. průpletovými úseky, které však z hlediska bezpečnosti představují potenciálně vyšší riziko pro vznik dopravních nehod než současné úseky se světelnými křižovatkami na stávající trase ve městě.

Na str. 49 dokumentace EIA: „*Nutno řešit žádosti o souhlas s řešením odsouhlasení odchylným od ČSN. ... V úseku řešeném dle ČSN 73 6110 je situace složitější – dle tabulky 2 je definována min. vzdálenost pro kategorii sběrných komunikací pouze pro úrovně křižovatky (150 m). Pro místní rychlostní komunikace, jimž se z hlediska technického řešení trasa blíží, je definována vzdálenost křižovatek 1000 m, navíc dle písm. d) vysvětlivek pod Tabulkou 2 ČSN 73 6110 platí, že „V odůvodněných případech a při rekonstrukcích může vzdálenost křižovatek klesnout pod uvedené hodnoty“.* Pokud je již v této fázi deklarována potřeba výjimek z technické normy, měla by dokumentace konkrétně uvést, v jakých místech a z jakých důvodů k těmto odchylkám dochází, a jaké to může mít dopady na bezpečnost, plynulost dopravy a okolní zástavbu. To však dokumentace nečiní – ponechává otázku výjimek otevřenou bez jakékoliv podrobnosti.

Samotná formulace, že se „*trasa blíží parametrům místní rychlostní komunikace*“, naznačuje, že záměr balancuje mezi kategoriemi, což může mít zásadní dopad na to, jaká pravidla se uplatní pro jeho navrhování a posuzování vlivů. Tento nejasný status komunikace by měl být v dokumentaci EIA přesně určen – zda se skutečně jedná o sběrnou komunikaci, nebo o komunikaci vyšší kategorie, která má přísnější parametry. Od přesného určení kategorizace se rovněž odvíjí i posouzení potřebnosti takového komunikace a jejího dopadu.

c. Zvýšení plynulosti dopravy při vzrůstajících požadavcích na přepravu

Záměr vychází z předpokladu, že kapacitní infrastruktura zvýší plynulost dopravy při rostoucích přepravních nárocích. Tento argument však přehlíží efekt tzv. **indukované poptávky**, kdy nové kapacity vedou ke zvýšení dopravního objemu a následnému opětovnému zahlcení. Záměr tedy nezaručuje trvalé zlepšení plynulosti, ale spíše krátkodobý přesun problémů. Navíc tento přístup zcela opomíjí udržitelná řešení v duchu aktuálních dopravních politik, které naopak směřují ke snižování závislosti na individuální automobilové dopravě.

24. Na výše uvedené body navazuje prosazování napojení D48 a opětovné převedení veškeré tranzitní i regionální dopravy na nově budovaný záměr: „*Realizace silnice I/11 v rozsahu navržené stavby přinese kromě realizace plnohodnotného obchvatu města Havířova a dalších obcí také **napojení celého regionu v prostoru budované silnice na dálnici D48 a dále po sil. I/11 (I/68) na Slovensko.** Silnici I/11 pak vrátí její primární funkci – tedy být komunikací pro převedení **veškeré tranzitní i regionální dopravy** a odlehčit zejména sil. II/475, která dnes nese zátěž nákladní dopravy odkloněné ze sil. I/11 a také sil. II/474, která převádí část osobní tranzitní dopravy ve směru na Třinecko a dále na Slovensko.*“ Tento argument však přehlíží klíčový aspekt – že nová trasa silnice I/11 zasahuje do dosud relativně klidných, často rezidenčních oblastí s převahou rodinné zástavby a s vysokou mírou environmentální a sociální citlivosti. S ohledem na aktuální síť dopravní obslužnosti v Moravskoslezském kraji je také nepromyšlená. Záměr přináší zásadní proměnu funkčního využití dotčeného území, které dosud nesloužilo jako hlavní tah tranzitní dopravy, a tím dochází ke zhoršení kvality prostředí a podmínek života obyvatel v těchto nově zatížených lokalitách. Tvrzení, že se silnici „*vrací její primární funkci*“, zamlčuje skutečnost, že současné vedení silnice I/11 z velké části již historicky prochází zastavěným městem, zatímco nová trasa

nově zatěžuje území, které takovou zátěž dosud neneslo a výsledkem naopak bude přivedení tranzitní dopravy do nových lokalit, tj. vytvoření zcela nové zátěže a nových problémů.

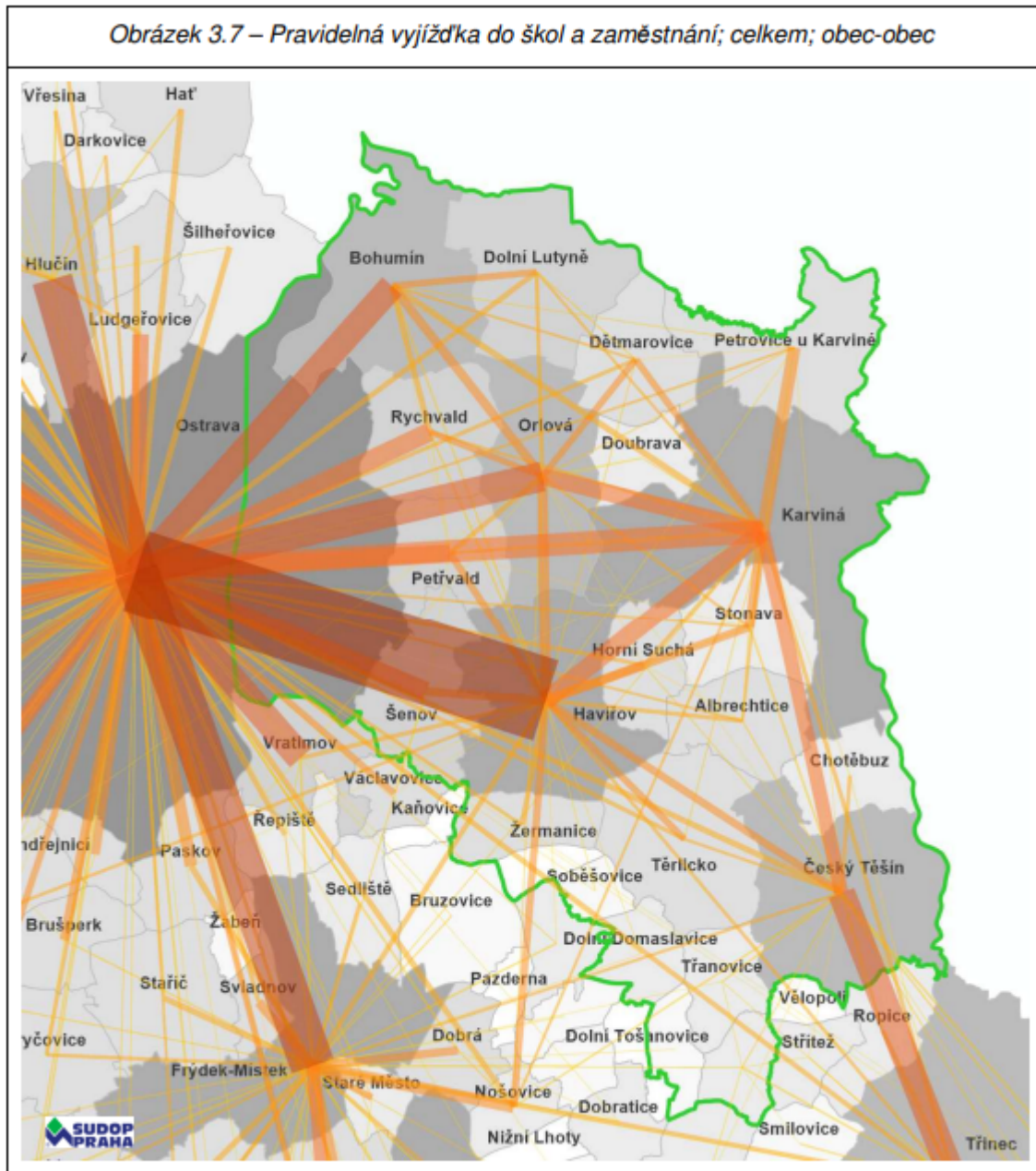
25. Navzdory této skutečnosti oznamovatel proklamuje přínos záměru, zejména ve formě vymístění dopravy z jiných oblastí. Tento závěr je však značně pochybný, neboť **nedochází ke skutečnému snížení dopravní zátěže, ale pouze k jejímu přeměrování do jiných lokalit a na jiné obyvatele.** Přínos pro jednu skupinu obyvatel je tak vykoupen novou zátěží pro druhou, často bez odpovídajících kompenzačních nebo ochranných opatření. Tento způsob argumentace nelze považovat za celospolečensky přínosný ani spravedlivý, zejména pokud nově zatížené území tvoří rezidenční a rekreační oblasti s vysokou citlivostí na změny dopravního klimatu.
26. Na str. 77 pak oznamovatel opětovně konstatuje „**potřebnost a naléhavost stavby**“: *„Realizací stavby dojde k vymístění podstatné část tranzitní dopravy ze současně využívaných komunikací I/11, II/474 a II/475 vedených zastavěným územím do nové trasy, která sice z velké míry prochází územím s rozptýlenou zástavbou, ale umožňuje kapacitní dopravní řešení při současném uplatnění kompenzačních opatření pro zmírnění dopadu na okolní prostředí.“* **Z výše uvedeného je zřejmé, že tvrzení oznamovatele o „potřebnosti a naléhavosti“ stavby není přesvědčivě doloženo. Sám oznamovatel přiznává, že nově navržená trasa vede územím s rozptýlenou zástavbou, čímž dochází k přenesení dopravní zátěže na dosud méně zatížené obytné lokality. Takový postup nelze považovat za skutečné řešení, ale spíše za prostorový přesun problému, který nově zatěžuje jinou část obyvatelstva.**

VI.

POSOUZENÍ STAVU DOPRAVY

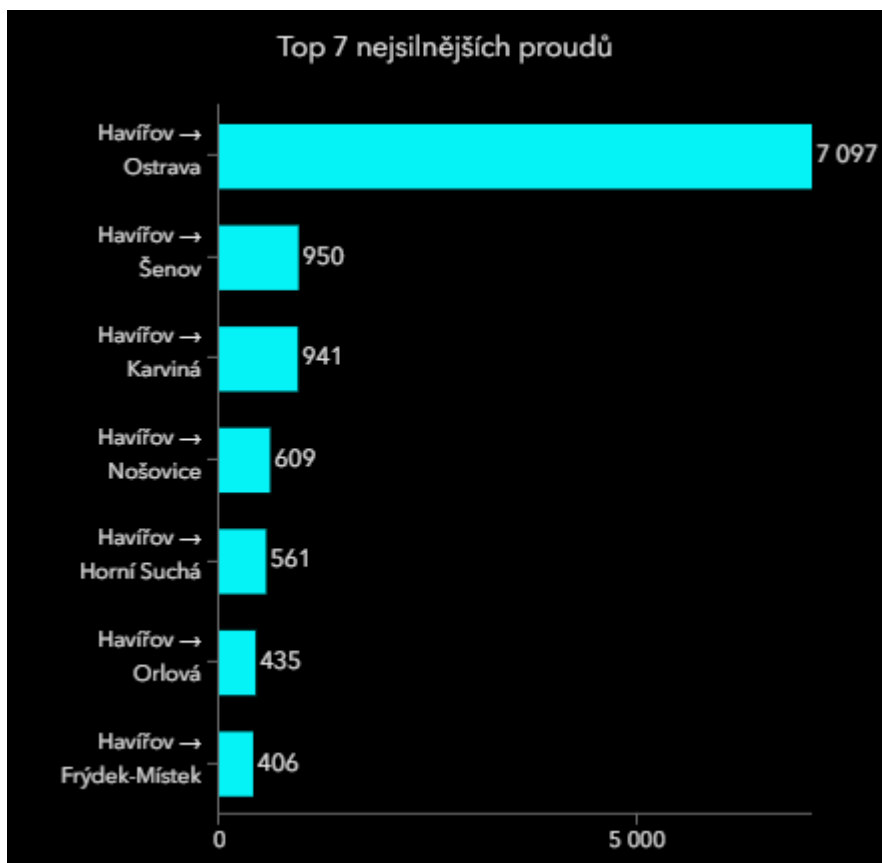
27. V roce 2024 byla vypracována Územní studie „Dopravní obslužnost území v prostoru Bohumín-Rychvald-Petřval-Orlová-Havířov-Karviná s napojením na nadřazenou síť“, SUDOP Praha, 07/2024 (dále jen „**Územní studie dopravní obslužnosti**“). Úkolem této studie bylo „*ověření budoucích potřeb rozvoje silniční sítě s ohledem na narůstající nároky a klesající kapacitu i přepravní rychlost stávající silniční sítě tohoto hustě osídleného území, a to včetně napojení na nadřazenou silniční síť, zejména na vybudovanou dálnici D1, D48, silnice I/59 a I/67 a na připravovanou přeložku silnice I/11 Havířov – Třanovice.*“² Intenzivní dopravní zatížení mezi Havířovem a Ostravou, souvisí podle citované územní studie se skutečností, že právě tento úsek vykazuje nejvyšší intenzitu pravidelné dojížděky za prací a vzděláním v rámci celého Moravskoslezského kraje. Z celorepublikového pohledu se jedná dokonce o druhý nejzatíženější úsek dojížděky po relaci Kladno – Praha (kde však na rozdíl od Moravskoslezského kraje není úvaha o výstavbě obchvatu přes citlivé území, jako jsou Lidice, považována za smysluplnou).

² <https://nen.nipez.cz/verejne-zakazky/detail-zakazky/N006-23-V00036038>



28. Zajímavý je i závěr uvedený na str. 62 předmětné Územní studie dopravní obslužnosti: „Na základě analýzy lze očekávat dopravní komplikace v těchto místech, kde došlo k překročení tzv. úrovně kvality dopravy (ÚKD) – 4. křižovatka Havířov střed I v rámci stavby I/11 Havířov – Třanovice.“ Tato skutečnost naznačuje, že ani plánovaná přestavba stávajícího kruhového objezdu u železniční stanice Havířov na mimoúrovňovou křižovatku (MÚK Havířov střed I) nezamezí tvorbě přechodných dopravních kolon během ranních a odpoledních špiček – což je běžný jev ve většině měst po celém světě. Výstavba navrhovaného obchvatu směrem na Dolní, Prostřední a Horní Suchou tak tyto špičkové dopravní situace nijak neřeší.
29. Mobilitu obyvatel České republiky a meziobecní koncentrační vazby mapovalo Ministerstvo vnitra ČR v letech 2021–2023 prostřednictvím historicky prvního projektu založeného na geolokačních datech všech mobilních operátorů. Projekt sleduje dojížďku obyvatel za prací, do škol, za službami a dalšími aktivitami. Stejně jako v předchozích dvou bodech, i zde jednoznačně dominuje migrační

pohyb mezi Havířovem a Ostravou. Naproti tomu výjezdy obyvatel Havířova směrem na jihovýchod, tedy do oblastí Těrlicka, Českého Těšína či Třince (v trase navrhované přeložky silnice I/11), se dle geolokačních dat neřadí mezi sedm nejsilnějších proudů směřujících z Havířova do okolních měst či obcí a do zveřejněného přehledu TOP 7 se vůbec nedostaly.



30. Oznamovatel předložil k dokumentaci EIA Aktualizaci dopravního modelu a kapacitní posudek úseku Těrlicko – Třanovice (Mott MacDonald CZ, spol. s r.o., 3/2024) (dále jen „**Aktualizace dopravního modelu**“), kdy výsledky aktualizovaného dopravního modelu přináší překvapivé závěry, zejména pokud jde o dopravní zatížení v intravilánu Havířova. Například v úseku A26 (Hlavní třída mezi plánovanou MÚK Havířov Střed I a ulicí Dělnickou) je v roce 2045 bez realizace záměru předpokládáno 25 418 vozidel denně, zatímco s realizací obchvatu se očekává 24 794 vozidel denně. Rozdíl činí pouhých 624 vozidel, tedy přibližně 2,5 %, což lze považovat za nulový přínos, zejména při zohlednění plánovaných nákladů ve výši 12,4 miliardy Kč. Podíl těžké nákladní dopravy se navíc prakticky nemění – model uvádí 3 026 vozidel bez realizace a 2 951 s realizací záměru. Opět se jedná o nulovou změnu. Lze tedy konstatovat, že doprava nezbytná pro fungování města (autobusy, svoz odpadu, zásobování) bude pokračovat beze změny a obchvat její objem nijak významně neovlivní.
31. V západní části Havířova se tedy podle modelu dopravní situace nezmění vůbec. Naopak záměr vytváří (generuje) novou dopravu v jiných místech. Např. Dlouhá třída má být v důsledku napojení na Havířov-Životice zatížena více. Jedná se však o lokální změny bez vlivu na celkovou dopravní zátěž Havířova. V této souvislosti považujeme za klíčovou otázku, odkud má do Těrlicka denně přijíždět 13 158 vozidel ze severu, tedy od plánovaného napojení MÚK Havířov Východ, jak uvádí oznamovatel. Odpověď dopravního modelu je jednoznačná: **dopravní indukci** – tedy vznikem nové dopravy v důsledku nové kapacitní komunikace. Část těchto vozidel má být navíc přivedena

ze silnic I/59 a I/67, případně z dálnice D1 (Bohumín), jak vyplývá ze Studie SUDOP z ledna 2025, kde se už hovoří o 17 900 vozidlech denně, což je o 36 % více než současný předpoklad. Tento nárůst nelze přehlížet a v kontextu tvrzení oznamovatele je zarážející.

32. Výše uvedené směřuje na skutečnost, že záměr není „obchvatem Havířova“, jak potvrzují provedené průzkumy a výpočty, ale jedná se o první část etapy budování nového silničního koridoru SD 16, jak je uvedeno v Politice územního rozvoje ČR. Odtud bude generována nová doprava a zatížení pro lokalitu. Oznamovatel se ke koridoru SD 16 vyjádřil jen následovně: „Koridor SD 16 ukotvený v Politice územního rozvoje není součástí záměru – podrobněji viz kapitolu B.II.6 dokumentace EIA“. S ohledem na jasnou provázanost záměru a SD 16 je absence posouzení celistvosti, korelace vlivů a souhrnného enormního zásahu do životního prostředí neobjasnitelná.
33. Vzniklý dopravní tok a zatížení záměru má být umožněno jako následek předpokládaného poklesu intenzity dopravy na následujících trasách:
 - a. I/67 Karviná – Český Těšín: pokles o 20 % (ze 14 331 na 11 425 vozidel),
 - b. I/59 Karviná – Ostrava: pokles o 24 % (z 15 378 na 11 649 vozidel),
 - c. II/473 Šenov – Frýdek-Místek: pokles o 20 % (z 9 493 na 7 543 vozidel).

Tyto komunikace však nejsou v současnosti kapacitně přetížené. Záměr tak nesmyslně přesměrovává dopravu z již existujících, kapacitně vyhovujících tras na nový, dvoupruhový koridor v Těrlicku, čímž vzniká dopravní řešení, které je nelogické a z pohledu efektivity veřejných investic neobhajtelné. Tuto skutečnost dokládá i Zpráva o Moravskoslezském kraji (Strategie rozvoje Moravskoslezského kraje 2019-2027), která hodnotí stav dopravní infrastruktury kraje jako „dostatečně hustou“ a „na velmi dobré úrovni“. Dle Zprávy „Kraj disponuje nejhustší sítí dálnic a silnic I. třídy v porovnání se zbylými regiony ČR“. Dále Zpráva také uvádí: „Koncepce rozvoje dopravní infrastruktury, která byla schválena v roce 2008 je však zastaralá, některá dopravní řešení jsou vzhledem k demografické situaci naddimenzovaná. Koncepce dopravní infrastruktury překračuje své návrhové období a vyžaduje aktualizaci“.

34. Neobstojí ani tvrzení oznamovatele, že nová komunikace je nezbytná pro obsluhu osmi rozvojových ploch na území bývalých dolů v ostravsko-karvinském revíru. Model uvádí předpokládaných 8 170 zaměstnanců. Historicky však v těchto lokalitách pracoval srovnatelný počet lidí a současná silniční síť tuto dopravu zvládala bez obtíží. Navíc se jedná o spekulativní odhad – není zaručeno, že se plochy skutečně podaří obsadit. V případě vyšší koncentrace pracovníků je navíc žádoucí preferovat veřejnou dopravu v ekologických trakčních systémech.
35. Je nutno dále upozornit, že pro Aktualizaci dopravního modelu nebyly použity data z dopravního průzkumu z roku 2022, který byl zadán městem Havířov a proveden společností City Traffic, s.r.o. Zadání průzkumu totiž bylo chybné, i přesto však byla tato data (a stále jsou) používána k obhajobě nutnosti obchvatu Havířova. Jak již bylo uvedeno výše, Aktualizace dopravního modelu a samotná celková koncepce záměru prokazuje, že zde neexistují jakékoliv argumenty pro potřebnost a opodstatněnost záměru. S ohledem na nepoužitelnost dopravního průzkumu z roku 2022 je nutno poukázat na absenci dalších klíčových podkladů, a to:
 - a. **Dopravní model silničního tahu I/68 a I/11 v úseku D1 (Vrbice) – D48 (Třanovice), zpracovaný Mott MacDonald CZ, spol. s r.o., v roce 2020,**

- b. **Hodnocení ekonomické efektivity projektu I/11 Havířov – Třanovice, rovněž zpracované Mott MacDonald CZ, spol. s r.o., v roce 2019;**
- c. **Územní studie „Dopravní obslužnost území v prostoru Bohumín-Rychvald-Orlová-Havířov-Karviná s napojením na nadřazenou síť“**

Dne 27. 3. 2024 oznámil Moravskoslezský kraj výběr zhotovitele studie „Dopravní propojení D1 (Bohumín) – I/11 (Třanovice)“. Zakázku získala společnost Atelier T-plan, s.r.o., přičemž správcem zakázky byla určena firma SUDOP PRAHA a.s. Nabídková cena činila 1,260 milionu Kč bez DPH a termín dokončení byl stanoven na 9. 12. 2024.

Výsledná studie byla zveřejněna dne 16. 1. 2025 na webových stránkách Moravskoslezského kraje v sekci územního plánování. V rámci studie bylo vyhodnoceno **šest variant možného dopravního propojení**, přičemž všechny varianty měly totožné výchozí i cílové body – začátek trasy je situován na dálnici D1 v lokalitě Vrbsice, konec pak v místě napojení na připravovanou stavbu silnice I/11 Havířov–Třanovice, konkrétně na mimoúrovňové křižovatce Havířov Sever II (viz návrhová část, strana 17, příloha č. 7).

Již na str.11 samotné studie bylo uvedeno, že *„cílem studie je nalezení dopravního koridoru, který by dokázal efektivně převést dálkovou a mezistátní dopravu“*. Z neznámého důvodu byla tato studie již začátkem února 2025 bez jakéhokoliv vysvětlení z webových stránek Moravskoslezského kraje stažena, což vyvolává značné pochybnosti o transparentnosti celého procesu a opětovně o potřebnosti navrhovaného záměru.

Je nezbytné, aby na tyto dokumenty bylo poukázáno, reagováno a jejich výstupy reflektovány do návrhu záměru v uvedených lokalitách.

VII. KUMULACE VLIVŮ

- 36. Předmětem záměru „I/11 Havířov – Třanovice“ je přeložka silnice I/11 do nové stopy. Na začátku úpravy přeložka navazuje na stávající čtyřpruhovou směrově rozdělenou silnicí I/11 Ostrava – Havířov, pokračuje zčásti ve stopě komunikace II/475 severně od centra Havířova až na rozhraní Havířova a Horní Suché, kde se stáčí jižním směrem a prochází nesouvisle zastavěným územím obcí Těrlicko a Třanovice až k dálnici D48, kde se prostřednictvím MÚK Třanovice napojuje jak na D48, tak i dále na budovanou silnici I/68 směr Třinec, Slovensko (viz situaci širších vztahů v příloze dokumentace EIA – výkresová část).
- 37. *Při výstavbě i provozu záměru lze očekávat kumulace i synergie různých vlivů na životní prostředí a člověka. Jako nejvýznamnější lze očekávat vlivy v oblasti kvality ovzduší a vlivy na hlukovou situaci, kdy kumulace vlivu záměru je očekávána s vlivy ostatními dopravními stavbami v území, které zohledňují i vývoj dopravní zátěže území (str. 38 dokumentace EIA).*
- 38. Oznamovatel na str. 39 uvádí, že záměr je koordinován s dalšími dopravními stavbami: *„Se záměrem úzce souvisí a je respektován a koordinován záměr:*
 - a. *D202 Havířov, prodloužená Dlouhá*
 - b. **ZÚR dále hájí koridory dalších potenciálních souvisejících staveb:**

c. *D15 Bohumín (DI, Vrbice) – Havířov, silnice I. třídy*

d. *D32 Životice – Český Těšín, přeložka“*

39. Zejména pod písm. b) výše citované části dokumentace EIA je uveden pouze obecný odkaz na existenci dalších potenciálních staveb souvisejících se záměrem, aniž by byly jakkoliv konkretizovány a řádně určeny. Opětovně toto poukazuje na nepropracovanost dokumentace EIA a nemožnost posouzení celistvého vlivu záměru.
40. S ohledem na rozsah a význam posuzovaného záměru, jenž sám o sobě výrazně zasahuje do urbanizovaného území a generuje značné zátěže z hlediska hluku, emisí, dopravního zatížení a fragmentace krajiny, je naprosto nezbytné, aby byly související záměry řádně specifikovány. To znamená jejich jednoznačné vymezení z hlediska polohy, účelu, rozsahu, stavu přípravy a časového harmonogramu. Teprve na základě těchto informací lze posoudit jejich případné souběhy a interakce v rámci úhrnné (kumulativní) zátěže. Opomenutí těchto aspektů může vést k podhodnocení celkového vlivu na dotčené území a kvalitu života jeho obyvatel, a to zejména v souvislosti s dlouhodobou expozicí nadlimitních hodnot emisí, hluku a narušením územní soudržnosti. Kumulace vlivů může ve svém důsledku překročit únosnou mez zatížení prostředí, a zcela tak popřít smysl integrovaného environmentálního posuzování.

VIII. ABSENCE ŘEŠENÍ KOLIZÍ

41. Z dokumentace EIA je zřejmé, že samotný oznamovatel **přiznává celou řadu střetů záměru s existujícími hodnotami území**, ať už se jedná o technickou infrastrukturu, vodní toky, zastavěná území, či chráněné přírodní prvky. Přesto však dokumentace rezignuje na jejich řádné vyhodnocení a neposkytuje konkrétní návrhy řešení těchto kolizí. Namísto toho oznamovatel v opakujícím se vzorci deklaruje, že tyto zásadní otázky budou „řešeny v dalších stupních projektové dokumentace“ (viz např. str. 39 dokumentace). Takový přístup odporuje smyslu a účelu procesu EIA, kterým je komplexní a včasné zhodnocení všech významných vlivů záměru na životní prostředí, krajinu a obyvatelstvo ještě před schválením realizace.
42. Jedná se zejména o následující kolize záměru a nedopracování navrhovaného záměru:
- a. **Technické vybavení území**
 - b. **Výškové řešení trasy** - výškové vedení trasy má zásadní dopad na charakter krajiny, rozhledové poměry, hlukové šíření i viditelnost stavby. Neznalost přesných výškových parametrů záměru znemožňuje hodnocení jeho dopadů na urbanistickou strukturu obcí i rekreační hodnotu okolní krajiny.
 - c. **Počet mostních objektů** – na str. 53 dokumentace EIA je uvedeno: *„Poloha mostů vyplývá zejména z konfigurace terénu a překračovaných překážek (komunikace, toky, prvky ÚSES ...). Návrh je nutno považovat za předběžný – počet mostních objektů se ve vyšším stupni může mírně měnit zejména v místě křížení drobných vodotečí, kde může dojít po zohlednění morfologických, hydrologických a biologických (migračních) aspektů k posunům mezi uvažovanými propustky větších rozměrů a menšími rámovými mosty. Typickými příklady mohou být např. bezejmenný potok pod ul. U Dvora (zatím uvažován propustek) či Podolkovický potok, kde na hlavní trase byl sice preventivně navržen most SO 202.3, avšak je*

pravděpodobné, že pokud to nebude nutné z migračních důvodů, mohl by být nahrazen větším propustem (v těsné blízkosti je na stejném toku pod sil. III/4744 pouze propust DN 800).“

V dokumentaci je výslovně uvedeno, že počet mostů je „předběžný“ a může se měnit, např. v závislosti na zohlednění biologických a hydrologických aspektů vodotečí. To je zcela zásadní problém, neboť mostní objekty a propustky přímo ovlivňují prostupnost krajiny, přirozené migrační koridory a funkčnost ÚSES. Jakékoli změny v této oblasti mohou významně měnit dopady záměru – například rozhodnutí nahradit most pouze větším propustkem může narušit migrační trasy fauny a biologickou konektivitu území.

- d. **Zábor ZPF a PUPFL až ve vyšším stupni projektové přípravy** - zábory zemědělské a lesní půdy mají přímý dopad na krajinný ráz, biodiverzitu i potravinovou bezpečnost, a jejich rozsah je klíčovým faktorem EIA posouzení. Odklad jejich zpřesnění na pozdější fázi znamená, že nyní není možné reálně posoudit ekologické náklady stavby.
 - e. **Zásah do sítí technické infrastruktury území**
 - f. **Demolice** – Předběžná informace o demolici 35 objektů, z toho 7 v obci Těrlicko, zcela postrádá podrobnosti o charakteru těchto objektů – zda jde o trvale obydlené domy, rekreační stavby, objekty občanské vybavenosti nebo historicky hodnotné stavby. Takový zásah zásadně ovlivňuje urbanistickou strukturu obce, její demografický vývoj i psychickou pohodu obyvatel. Neinformovanost o konkrétním charakteru demolice znemožňuje úvahu o náhradním bydlení, majetkoprávních dopadech i ekonomických ztrátách.
 - g. **Přeložky dotčené dopravní infrastruktury, zásahy do inženýrských sítí, realizace ochranných a kompenzačních opatření pro snížení dopadu stavby na životní prostředí** - Bez popisu konkrétních přeložek nelze zhodnotit vliv na dopravní obslužnost a dostupnost sídel. Kompenzační a ochranná opatření nejsou specifikována co do rozsahu, technického řešení ani účinnosti.
43. Tvrzení, že „řešení bude předmětem dalších stupňů projektové dokumentace“, je v rozporu s principem prevence, transparentnosti a odpovědnosti v rámci procesu posuzování vlivů na životní prostředí. Proces posuzování vlivů je určen právě k tomu, aby se vyhodnotila všechna podstatná rizika v předběžné fázi, kdy je ještě možné záměr zásadně upravit nebo dokonce zcela zamítnout. **Předkládání nekompletní, vágní a spekulativní dokumentace je v rozporu s požadavky § 6 odst. 1 ZEIA.**
44. **Z výše uvedeného plyne, že oznamovatel nesplnil svou povinnost předložit dokumentaci v rozsahu, který umožňuje kvalifikované zhodnocení vlivů záměru. Z tohoto důvodu by měl příslušný krajský úřad vydat negativní závazné stanovisko.**

IX.

UMÍSTĚNÍ ZÁMĚRU DO LOKALITY

45. Oznamovatel stanovil potenciálně dotčený krajinný prostor pouze na 2 km od osy navrhované stavby. *„Reliéf území PDoKP každopádně nevytváří výrazné krajinné dominanty; emblematické scenerie v rámci vlastního PDoKP v zásadě absentují; indikátory přítomnosti přírodních a kulturních a historických znaků a hodnot nevytvářejí krajinné dominanty se širším krajinným působením (spíše pouze lokální uplatnění v blízkých pohledech).“* (str. 127 dokumentace EIA).

46. *„Trasa záměru je navržena do území antropogenně převážně značně ovlivněné (až zcela přeměněné) krajiny. Severní část záměru je vedena v rámci centrální hustě osídlené části aglomerace Ostrava – Havířov – Karviná; jedná se o urbánní krajinu s vysokým podílem zastavění souvislou a roztroušenou zástavbou města Havířova, jeho místních částí a obce Horní Suchá. Obytná zástavba těchto sídelních celků vzájemně prorůstá a společně s dalšími antropogenními strukturami představuje dominantní prvek v krajině. Proluky zástavby jsou často vyplněny polními kulturami, příp. lučními porosty; lokálně i přírodě relativně bližšími krajinnými strukturami, resp. objevují se některé fragmenty pozůstatků přírodních či přírodě blízkých struktur, které jsou vmezeřeny mezi zástavbu – zejména liniové porosty dřevin podél vodních toků či liniové porosty dřevin lemující polní kultury, lokálně i vodní ploch (např. Sušanské rybníky – soustava šesti vodních ploch ve východní části Havířova) či fragmenty souvislejších porostů dřevin (často protkaných sítí drobných periodických vodních toků), které se vyskytují na neudržovaných plochách či v chráněných územích (typicky lužní a mokřadní porosty v prostoru PP (EVL) Mokřad u Rondelu).“*
47. *„Pro záměr je v řešeném území dostatečný prostor, který je respektován v ZÚR a ÚP. Z hlediska celospolečenského tak vznikne kapacitní dopravní propojení v dopravně exponovaném prostoru.“* (str. 204 dokumentace EIA). Skutečnost, že je záměr formálně respektován v Zásadách územního rozvoje (ZÚR) a územním plánu (ÚP), neznamena automaticky, že je v území skutečně „dostatečný prostor“ pro jeho realizaci bez výrazných negativních dopadů. ZÚR i ÚP představují rámcové dokumenty, které často pracují s vysokou mírou abstrakce a nemohou zohlednit všechny konkrétní limity daného místa – například existující zástavbu, citlivost krajiny, nebo potřeby obyvatel. Navíc tvrzení, že „vznikne kapacitní dopravní propojení v dopravně exponovaném prostoru“, může působit účelově. Dopravní exponovanost území není důvodem k další zátěži, nýbrž naopak může indikovat potřebu šetrného přístupu, hledání alternativ a snahu o odlehčení přetíženým oblastem. Vybudování nové infrastruktury v již zatíženém území může vést k prohloubení problémů – zvýšení dopravy, hluku, emisí i snížení kvality života. Formální soulad s územně plánovací dokumentací tedy nelze vydávat za argument pro věcnou vhodnost či udržitelnost záměru. Takový přístup opomíjí fakt, že jakýkoli zásah do území musí být posuzován nejen z hlediska plánovací dokumentace, ale i z hlediska reálného dopadu na obyvatelstvo, životní prostředí a územní soudržnost.
48. *„Naproti tomu bude převážná část především ekonomicky a společensky aktivních obyvatel v okolí záměru využívat pozitivní faktory, které realizace dopravních propojení a zkapacitnění dopravních cest nesporně představuje. Z tohoto pohledu je možno považovat záměr za pozitivní prvek, který je pro dotčené obyvatele v okolí zlepšením jejich mobility v okolí bydliště i určitým ekonomicky stabilizujícím faktorem v oblasti ekonomické, především v dlouhodobé budoucí perspektivě.“* (str. 202 dokumentace EIA). S uvedeným tvrzením nelze souhlasit, neboť prezentuje jednostranně pozitivní pohled na záměr a opomíjí jeho zásadní negativní dopady na každodenní život obyvatel v dotčeném území. Tvrzení, že většina ekonomicky a společensky aktivních obyvatel bude využívat „pozitivní faktory“ záměru, působí spekulativně a není podloženo konkrétními daty nebo průzkumem názorů místního obyvatelstva. Ve skutečnosti dojde realizací záměru ke značné fragmentaci urbanisticky kompaktního území, včetně přímého zásahu do obytných lokalit. Nové dopravní propojení povede k přiblížení intenzivní dopravy k obytné zástavbě, což bude mít za následek zvýšenou hlukovou a emisní zátěž, narušení soukromí a bezpečnosti, ztížení každodenního pohybu a snížení atraktivity území k bydlení. Namísto zlepšení mobility pro místní obyvatele často dochází k opačnému efektu – dopravní infrastruktura primárně slouží tranzitu, nikoliv místní dopravě, přičemž vnitřní propojenost obcí a čtvrtí může být naopak narušena. Navíc neexistuje žádná záruka, že přínosy záměru v podobě „ekonomické stabilizace“ se skutečně projeví

ve prospěch místních obyvatel – naopak, může dojít k poklesu hodnoty nemovitostí, odlivu obyvatel a ztrátě charakteru území jako místa pro kvalitní bydlení. Z těchto důvodů nelze záměr paušálně označovat za „pozitivní prvek“ pro dotčené obyvatelstvo. Takové tvrzení zcela pomíjí sociální, environmentální a urbanistické důsledky, které budou mít zcela konkrétní a dlouhodobě negativní dopad na kvalitu života v území.

X.

VLIV NA OBYVATELSTVO

49. Jak sám oznamovatel uvádí: „Z hlediska obyvatelstva je však dotčený prostor (zejména v severní části trasy) **hustě zastavěn**. V nejbližším okolí záměru je tak nutno i přes objektivně podložené vlivy na veřejné zdraví po zahájení provozu počítat s rizikem subjektivního ovlivnění psychické pohody potenciálně dotčených osob v důsledku očekávané změny dopravní zátěže a změny organizace dopravy“ (str. 204 dokumentace EIA). Tvrzení oznamovatele, že je nutné „počítat s rizikem subjektivního ovlivnění psychické pohody“, působí **nevhodně zlehčujícím dojmem** a nesprávně redukuje závažné dopady záměru pouze na vnímání jednotlivců, aniž by byly uznány jejich objektivní příčiny. Je přitom obecně přijímáno, že **psychická pohoda obyvatel je součástí veřejného zdraví** a je legitimním předmětem ochrany podle principů udržitelného rozvoje i evropských a národních zdravotních politik.
50. Zvýšená dopravní zátěž v hustě zastavěných územích, která je oznamovatelem sama přiznána, není jen otázkou subjektivního dojmu, ale má reálný dopad na stresovou zátěž, kvalitu spánku, pocit bezpečí a celkové životní prostředí. Přitom právě tato hlediska dlouhodobě ovlivňují jak fyzické, tak psychické zdraví obyvatel. Oznamovatel sice konstatuje „objektivně podložené vlivy“, avšak zároveň připouští, že i při jejich existenci nelze vyloučit významný dopad na psychický stav dotčených osob. Je tudíž závažným pochybením, že dokumentace nepřikládá této oblasti větší váhu a nesnaží se předvídat, zmírnit či kompenzovat dopady záměru na psychosociální stránku života obyvatel. V hustě zastavěném území s převládající rezidenční funkcí by přitom právě tyto aspekty měly hrát klíčovou roli při posuzování přijatelnosti záměru.
51. Oznamovatelem uvedený závěr očekávaného celospolečenského přínosu realizace záměru vyvozuje následovně: „z výše uvedeného vyplývá, že realizací a následným provozováním záměru **nebude ovlivněn zdravotní stav obyvatel nad míru, která by znamenala zvýšené riziko pro obyvatele oproti stávajícímu stavu, a to ani v kumulaci se stávající zátěží území. Tyto nevýznamné vlivy budou působit po dobu provozu záměru a jsou reverzibilní**.“ (str.204 dokumentace EIA). Tento závěr je nepřijatelný. Rovněž **bagatelizace vlivů jako „nevýznamných“ a „reverzibilních“ je sporná**. U chronické zátěže (hluk, prachové částice, oxidy dusíku atd.) může jít o dlouhodobé působení s kumulativním efektem, jehož zdravotní důsledky se mohou projevit i po mnoha letech, a to právě v tzv. „zatížených územích“, mezi něž spadá i řešené území. Označit takové vlivy za reverzibilní je zavádějící, neboť zdravotní dopady chronické expozice (např. zvýšená nemocnost, zhoršení kvality života, **stresová zátěž**) **reverzibilní být nemusí**.
52. Konečně, pokud oznamovatel tvrdí, že **ani v kumulaci se stávající zátěží území nebude zdravotní stav obyvatel ovlivněn**, musí být toto tvrzení řádně podloženo konkrétní kumulativní analýzou, která zahrnuje i další záměry v území, aktuální hodnoty imisního zatížení a dlouhodobé zdravotní statistiky regionu. V dokumentaci EIA však **taková validní kumulativní analýza chybí**.
53. Bylo zpracováno Posouzení vlivů na veřejné zdraví (Ecological Consulting a.s., Mgr. Bc. Petra

- Povýšilová, 01/2025) (dále jen „**Posouzení vlivů na veřejné zdraví**“). Dle názoru obce je tento dokument zcela nedostatečný a ve své současné podobě postrádá jakoukoli reálnou vypovídací hodnotu. Většina z celkového rozsahu 47 stran je věnována obecné teoretické rešerši, přejaté z odborné literatury, bez jakéhokoliv vztahu ke konkrétní lokalitě. Autorka posudku se nijak nezabývá specifiky území, kterého se záměr týká – opomíjí jak dlouhodobě zhoršený stav životního prostředí v dotčené oblasti, tak i zdravotní zátěž, které je místní obyvatelstvo již nyní vystaveno. Tato systematická ignorace lokálních podmínek vede k výraznému podcenění možných zdravotních dopadů navrhovaného záměru. Způsob a metodika zpracování Posouzení vlivů na veřejné zdraví nebere v úvahu ani věkové složení, zdravotní stav či sociálně-ekonomické poměry obyvatel dotčeného území.
54. Obec považuje tento přístup za zcela nepřijatelný. Posouzení působí jako formální splnění zákonné povinnosti, nikoli jako skutečný nástroj pro ochranu zdraví obyvatel. Dokument vykazuje snahu minimalizovat zdravotní rizika i za cenu zjednodušení nebo zcela zjevného opomenutí klíčových faktorů. Z výše uvedených důvodů je záměr nepřijatelný.
55. Nutno dále zmínit, že rovněž v rámci výstavby oznamovatel nepokládá vliv na obyvatelstvo za zásadní. Jak uvádí dokumentace EIA vč. Příloh, těžené kamenivo potřebné pro výstavbu (zejména drcený kámen pro nosné vrstvy komunikace) není v dotčeném území dostupné z malých vzdáleností. Nejbližší těžebny drceného kameniva se nacházejí ve vzdálenosti cca 55 až 60 km, což bude vyžadovat pravidelný a intenzivní transport velkého objemu materiálu těžkými nákladními vozidly.
56. Tato skutečnost představuje zásadní negativní vliv na obyvatelstvo v průběhu výstavby, a to především z hlediska zvýšené hlukové a emisní zátěže, prašnosti a narušení dopravní obslužnosti v obcích nacházejících se na trasách návozu. V dokumentaci EIA však chybí detailní analýza těchto dopadů, včetně vyhodnocení vlivu na kvalitu ovzduší, hlukové mapy, modelace intenzity nákladní dopravy a návrh opatření ke zmírnění dopadů na každodenní život obyvatel. Obdobně tento vliv není řešen ani pro horninu, která bude získána při ražení těrlického tunelu.

XI. ZNEČIŠTĚNÍ OVZDUŠÍ

57. Oznamovatel odkazuje na Zprávu o životním prostředí v Moravskoslezském kraji, kterou vydává společně MŽP a CENIA. Poslední zpráva byla vydána v roce 2023 s údaji o ŽP za rok 2022. Dle přejaté tabulky na str. 195 dokumentace EIA je ke stavu kvality ovzduší v Moravskoslezském kraji uvedeno, že se jedná o stav špatný. V případě emisní situace se pak jedná o stav kolísavý. Ve výhledových trendech je pak předpokládán pozitivní rostoucí trend pro kvalitu ovzduší, a naopak pro emisní situaci pozitivní klesající trend. Tyto závěry však oznamovatel dále v kontextu záměru nekomentuje.
58. Záměr představuje zásadní vliv na obyvatelstvo a jeho veřejné zdraví: „*Vzhledem k charakteru předmětné stavby jsou hlavními identifikovanými činiteli ovlivňujícími kvalitu zdraví obyvatelstva znečištění ovzduší a hluk*“ (str. 196 dokumentace EIA). Závěry činěné ve věci vlivu na obyvatelstvo jsou pak založeny na Aktualizaci dopravního modelu. Z tohoto dokumentu pak vychází i hluková, rozptylová studie a posouzení vlivů na veřejné zdraví, jež jsou přílohou dokumentace EIA. Účelem těchto souvisejících studií je pak dle oznamovatele posouzení očekávaných účinků provozu záměru na obyvatelstvo žijící „*v potenciálním dosahu vlivů dopravního provozu v potenciálně dotčených*

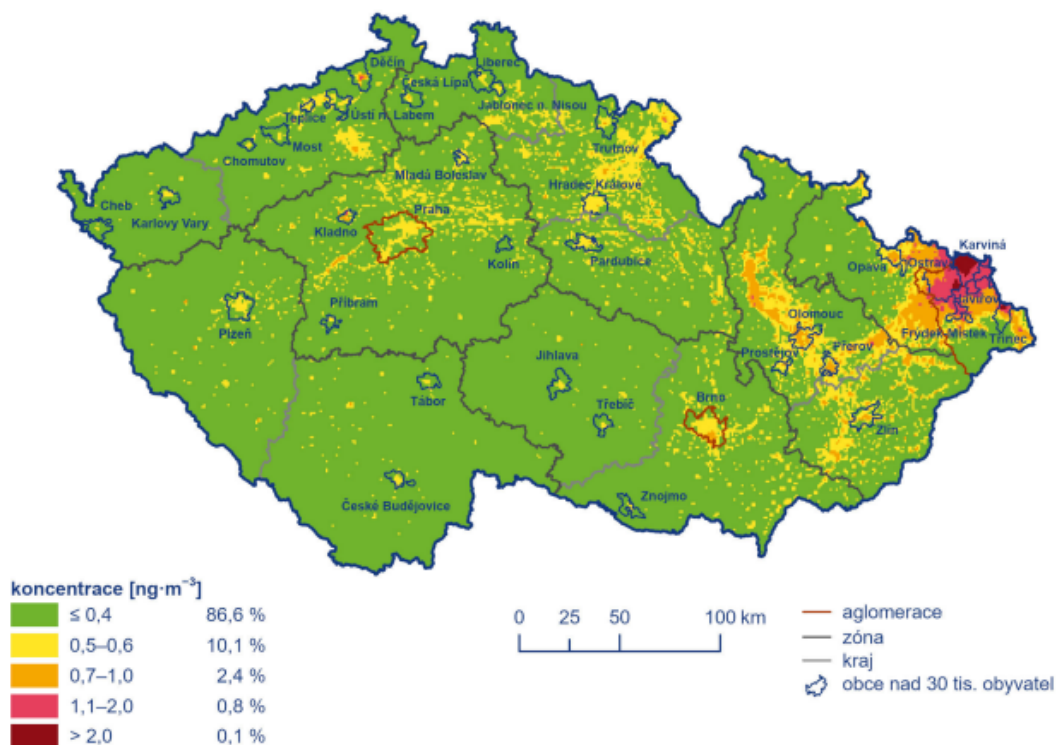
místech“. Užití výrazu „potenciálně“ není v tomto kontextu na místě – záměr totiž zcela konkrétně protíná a člení urbanisticky ucelené lokality s převládající zástavbou rodinných domů. Obyvatelstvo v těchto oblastech tedy nelze označit pouze jako „potenciálně“ dotčené, neboť je zjevné, že bude reálně a bezprostředně zasaženo negativními účinky provozu – především zvýšenou hlukovou zátěží a zhoršenou kvalitou ovzduší. Taková formulace může vyvolat dojem, že se oznamovatel záměrně snaží zmírnit rozsah a závažnost dopadů, které bude záměr na dotčené území a jeho obyvatele mít. Tímto si odporuje se zjištěnými závěry.

59. Nutno dále uvést, že v roce 2020 byl společností Mott MacDonald CZ, spol. s r.o. zpracován dopravní model silničního tahu I/68 a I/11 v úseku D1 (Vrbice) – D48 (Třanovice). Tento model je dosud veden jako aktuální v dokumentu Politika územního rozvoje ČR pod označením SD-16, a rovněž v dokumentu Zásady územního rozvoje Moravskoslezského kraje, kde je příslušný úsek rozdělen na části D15 (severní) a D30 (jižní). Přestože byly v letech 2023–2024 ze strany obce předloženy návrhy na přehodnocení trasy, dosud nedošlo k jejich zohlednění. Uvedený model tak zůstává klíčovým podkladem, jehož výstupy nebyly zapracovány do Aktualizace dopravního modelu EIA pro záměr I/11 Havířov – Třanovice, ačkoliv se jedná o relevantní a aktuální datový zdroj.
60. Prokazatelně dojde k přivedení nové dopravní zátěže do obytných lokalit a na „zelenou louku“. Pokud má být na výstavbu tohoto záměru vynaloženo 12,4 miliardy Kč, měly by tyto prostředky být investovány do skutečného zlepšení kvality ovzduší v severovýchodním výběžku ČR, kde je kvalita ovzduší dlouhodobě nejhorší. Vynaložení těchto prostředků na pouhé přemístění problému z jednoho místa na druhé by bylo neefektivní a společensky neakceptovatelné. Kromě toho by to znamenalo, že nebudou řešeny skutečné problémy s kvalitou ovzduší v oblasti, což by bylo v rozporu s cíli veřejné politiky a ochrany zdraví občanů.
61. *„Výstupy z dopravního modelu jsou dokumentovány v kartogramech. Je důležité upozornit, že se jedná o makroskopický model více než poloviny území MSK (z pohledu počtu obyvatel). Předmětem modelování nejsou vnitřní jízdy v jednotlivých obcích, intenzity vnitřní dopravy v intravilánu uvnitř dopravních zón tak nejsou modelovány.“* (str. 111 dokumentace EIA). Uvedené vyjádření ve skutečnosti odhaluje **zásadní metodologické omezení použitého dopravního modelu**. Skutečnost, že model nezahrnuje vnitřní jízdy v jednotlivých obcích a že intenzity vnitřní dopravy nejsou vůbec modelovány, **výrazně snižuje jeho schopnost věrně postihnout skutečné dopady záměru na dopravní situaci v dotčeném území**. Zvláště v případě liniové stavby, která zasahuje do obydlených oblastí s převládající rezidenční funkcí, je právě vnitřní doprava (např. dojíždka do škol, zaměstnání, nákupních a zdravotních zařízení) významnou složkou celkové dopravní zátěže. Opomenutí této složky dopravy tedy může vést k podhodnocení dopadů na kvalitu ovzduší, hlukovou zátěž i bezpečnost obyvatel. Navíc není zřejmé, jak byly tyto limity modelu zohledněny v navazujících studiích (hlukové, rozptylové, zdravotní), které z dopravního modelu přímo vycházejí.
62. *„Hodnocení vlivů záměru na veřejné zdraví prokazuje, že realizaci samotného záměru nebudou v jeho okolí významně ovlivněny podmínky pro obtěžování hlukem a ani podmínky pro ohrožení veřejného zdraví imisemi uvažovaných chemických škodlivin nebudou významně změněny ve srovnání s nulovou variantou. Působení mnoha škodlivin se v řešeném území po zahájení provozu záměru změní pouze nepatrně a pozitivně (očekává se nepatrné snížení expozice hodnoceným škodlivinám), predikovaná změna hlukových imisí bude lokálně různorodá a v celém území bez možnosti přístrojově měřitelné a smyslově pocítitelné detekce změny hlukového klimatu, imise*

chemických škodlivin budou také na většině území ovlivněny příznivým směrem a očekávaná změna zdravotního rizika bude nepatrná.“ (str. 202 dokumentace EIA). Toto vyjádření se jeví jako nepřesvědčivé a místy až bagatelizující skutečné dopady záměru. Hodnocení tvrdí, že vliv stavby na veřejné zdraví bude „nepatrný“ nebo dokonce „příznivý“, aniž by nabídlo srozumitelné a konkrétní vysvětlení, jak k tomuto závěru dospělo. To je problematické hned z několika důvodů:

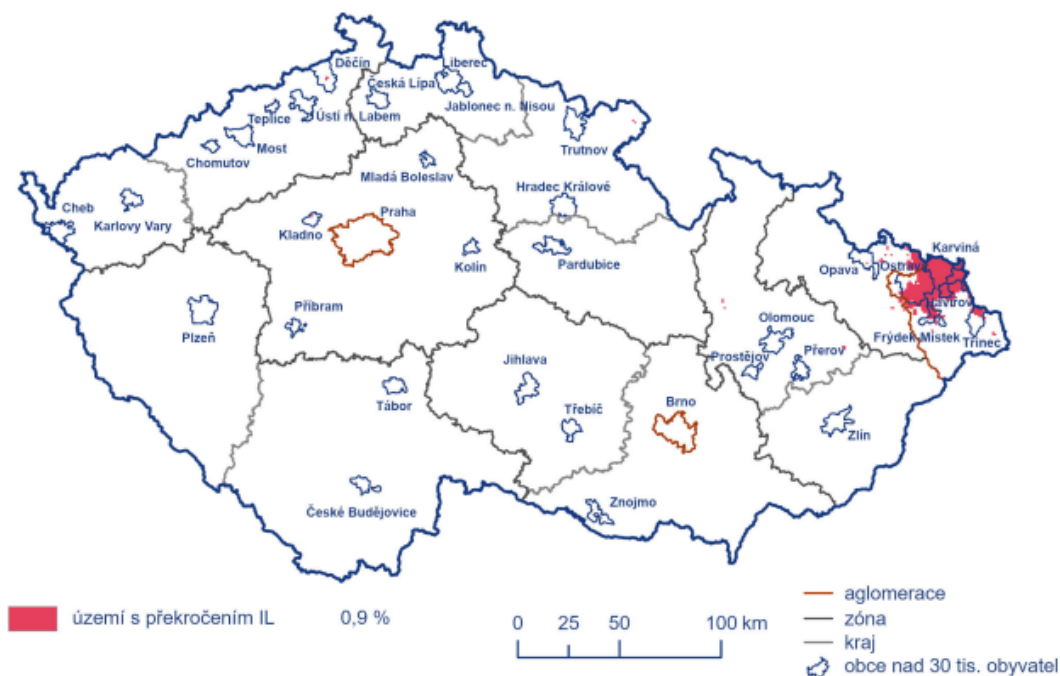
- a. **Rozpor s charakterem území** - Jak již bylo dříve uvedeno, záměr zasahuje území s převládající obytnou zástavbou. V takovém prostředí i malé změny v hlukové zátěži nebo kvalitě ovzduší mohou mít významný dopad na každodenní život a zdravotní stav obyvatel. Tvrzení, že změny budou „nepatrné“ a „bez možnosti přístrojově měřitelné a smyslově pociťitelné detekce“, působí spíše jako apriorní bagatelizace než jako výsledek objektivního hodnocení.
 - b. **Nedostatečné zohlednění kumulativních a dlouhodobých efektů** – Výstup nepracuje s riziky kumulace zátěže, adaptace organismu na chronický stres z hluku, ani s vlivem na zranitelné skupiny obyvatel (děti, senioři, osoby s chronickým onemocněním), což jsou běžné a doporučené prvky moderního hodnocení zdravotních rizik.
 - c. **Jazyk hodnocení** – Použití výrazů jako „nepatrné“, „příznivé“ nebo „lokálně různorodé“ bez přesných údajů, grafů nebo kvantifikace naznačuje snahu o zobecnění a zamlžení potenciálně negativních dopadů. To může vést k nesprávnému vyhodnocení skutečného rizika, a tím i k nedostatečné ochraně veřejného zdraví.
63. Zpracovaná Rozptylová studie (Technické služby ochrany ovzduší Ostrava spol. s r.o., Ing. Zdeněk Sklenář, 01/2025) (dále jen „**Rozptylová studie**“) vychází z neobjektivního a zkresleného záměru, když uvádí, že „*osobní tranzitní doprava po trase silnice I/11 z Ostravy směrem na Český Těšín a dále směrem na Slovensko je realizována přes centrální část Havířova se všemi negativními dopady této skutečnosti (zátěž životního prostředí, nehody, časové ztráty...)*“. Jak již bylo uvedeno, Havířov není tranzitním městem. Skladba projíždějící dopravy je odlišná a s odlišným účelem. Rozptylová studie konstatuje, že „*realizaci záměru dojde ke změně imisní zátěže lokality, přičemž lze předpokládat navýšení imisní zátěže zejména v okolí nově plánované komunikace*“. Tento závěr zahrnuje i zvýšení sekundární prašnosti, což je vážný problém, neboť znečišťující látky v prachu, jako PM10, PM2,5 a bezno(a)pyren, mohou mít vážné negativní dopady na lidské zdraví, včetně zánětů dýchacích cest, rakovinných onemocnění a zvýšené nemocnosti dětí.
64. Dále rozptylová studie nepravdivě tvrdí, že v posuzované lokalitě je imisní limit pro roční průměrnou koncentraci BaP (benzo(a)pyren) v současné době překračován „**stejně jako na velké části území republiky**“, přičemž zpráva ČHMÚ o znečištění ovzduší v roce 2023 uvádí opak: plocha s nadlimitními koncentracemi BaP se v roce 2023 zmenšila na 0,9 % území ČR, kde žije přibližně 5,9 % obyvatel. Tato data ukazují na pokles koncentrací BaP na většině území republiky, **s výjimkou Ostravy, Karviné a Frýdku-Místku**, což naznačuje, že Rozptylová studie a dokumentace EIA opětovně rezignuje na zohlednění specifik dané lokality.

IV.2 Kvalita ovzduší v České republice – Benzo[a]pyren



Obr. IV.2.2 Pole roční průměrné koncentrace benzo[a]pyrenu, 2023

Znečištění ovzduší na území České republiky v roce 2023



Obr. VII.1.1 Vyznačení oblastí s překročeními imisními limity pro ochranu zdraví bez zahrnutí přízemního ozonu, 2023

XII. HLUK

65. „*Součástí hlukové studie bylo v dotčeném území provedeno měření hluku. Dle výsledků provedeného měření je zřejmé, že hygienický limit je v lokalitě dodržen pouze za předpokladu použití korekce pro hluk z dopravy na pozemních komunikacích a dráhách, které byly umístěny a povoleny rozhodnutím nebo opatřením podle jiného právního předpisu před 1. lednem 2001. Bez použití této korekce by ve zvolených místech docházelo k překračování hyg. limitu.*“ (str. 114 dokumentace EIA) Z modelových výsledků vyplývá, že ne ve všech výpočtových bodech je použití tohoto způsobu protihlukové ochrany postačující. Jako výsledné řešení se jeví vhodné použití kombinace použití vozovek s obrusnou vrstvou se sníženou hlučností a protihlukových stěn.
66. Byla zpracována Výpočtová akustická studie (Dopravoprojekt Ostrava a.s., Ing. Michal Damek, 01/2025) (dále jen „**Akustická studie**“), která uvádí, že „*předmětem předkládané hlukové studie je posouzení změn hlukové situace, které nastanou vlivem realizace stavby I/11 Havířov-Tránovice v potenciálně dotčeném území.* Sama Akustická studie tedy proklamuje svůj zásadní nedostatek, tj. skutečnost, že se zaměřuje pouze na hlukovou situaci v okolí nové komunikace, aniž by porovnávala současnou a budoucí situaci na stávající trase silnice I/11, zejména v intravilánu města Havířov. Z toho důvodu nelze zjistit, zda realizace záměru přispěje ke zlepšení hlukové situace v Havířově, či nikoliv. Jediné srovnání je možné provést v části, kde trasa přeložky kopíruje stávající komunikaci, ale ani zde nelze vyvodit žádné jasné závěry ohledně zlepšení hlukové situace.
67. Oznamovatel představil výpočty pro dva stavy, tj. stav 0 bez realizace záměru a stav 1 s realizací záměru pro rok 2045. Aktualizace dopravního modelu však neprokázala, a závěry oznamovatel přebírá do dokumentace EIA, že provedením záměru dojde k významnému poklesu dopravy v intravilánu Havířova. Prokázaný pokles je pouze 2,5 %. Tomu by měl odpovídat i způsob realizace protihlukových opatření:
- a. V Akčním plánu pro hlavní pozemní komunikace ve správě ŘSD (09/2024) je jako kritické místo priority I. uvedeno místo s kódem AGOVRD003, což je úsek na Hlavní třídě v Havířově mezi ulicemi Gorkého a Dělnická. V Akčním plánu ŘSD jsou uvedeny dva návrhy možných protihlukových opatření: a) přeložka komunikace I/11, b) prověření účinností realizace nízkohlučného povrchu na silnici I/11. Tomuto kritickému místu odpovídá úsek A26 dle Aktualizovaného dopravního modelu Mott MacDonald, spol. s r.o., kde je ve výpočtovém roce očekáván průjezd 25.418 vozidel denně bez realizace přeložky a 24.794 vozidel denně po realizaci přeložky silnice I/11. Jelikož pokles intenzity dopravy o 2,5 % z hlediska hlučnosti nic neřeší, nezbyvá nic jiného, než pro snížení hluku realizovat variantu b), tedy položit v tomto úseku nízkohlučný asfalt.
 - b. Další kritické místo priority II, s kódem AGOVRD002, se nachází na Dlouhé třídě v Havířově mezi ulicemi Mladé Gardy a 1. máje. U tohoto místa Akční plán ŘSD uvádí stejné dvě možnosti protihlukových opatření, jako u výše zmíněného kritického místa priority I. Kritickému místu priority II. na Dlouhé třídě odpovídá úsek A28 dle Aktualizovaného dopravního modelu Mott MacDonald, spol. s r.o., kde je ve výpočtovém roce 2045 očekáván průjezd 18.579 vozidel denně bez realizace přeložky a 19.649 vozidel denně po realizaci přeložky. Intenzita dopravy v tomto úseku by se realizací přeložky nesnížila, ale naopak o 6 % zvýšila. Z kritického místa priority II. by se tak mohlo stát kritické místo priority I. Jak je uvedeno v samotné Výpočtové

akustické studii, Centrum dopravního výzkumu provádí pro ŘSD již několik let měření hluku povrchů vozovek metodou CPX, ze kterých vyplývá vhodnost použití povrchů se sníženou hlučností v intravilánu měst kolem rychlosti 50 km/h při nízkém procentu nákladní dopravy.

68. V případě koridoru mezi centrální částí Havířova a místní částí Havířov-Šumbark dojde jednoznačně ke **zvýšení úrovně hluku**, což bude vyžadovat realizaci **nákladných protihlukových opatření**, na které oznamovatel zcela rezignuje. Tato skutečnost je nepřijatelná s ohledem na zjištění uvedené v Akustické studii, že k překročení hygienických limitů hluku dojde na 66 % výpočtových bodů. Tato místa budou potřebovat účinnou protihlukovou ochranu, aby bylo možné splnit požadavky na ochranu zdraví obyvatel. Akustická studie také naznačuje, že realizace protihlukové ochrany v oblastech s **hustým osídlením** bude velmi **problematická a nákladná**. Jako možné **další opatření** se uvádí i možnost **individuálních protihlukových opatření** u soliterních objektů, jako je výměna oken a instalace nuceného větrání. Tento přístup může znamenat, že **obyvatelé nebudou moci otevřít okna**, což představuje značný zásah do jejich kvality života. Z ekonomického hlediska je záměr již stavbou prodraženou, nelze tedy předpokládat, že budou realizována nákladná protihluková opatření. Jedná se tedy o trvalý zásah do životního prostředí, i přestože oznamovatel tvrdí, že se jedná o mírný až reversibilní vliv.

XIII. VIBRACE

69. *„Vibrace lze z provozu dopravy očekávat i v období provozu. Jako součást dokumentace EIA bylo na základě požadavku ZZŘ provedeno hodnocení možného vlivu vibrací na hřbitovní hrobky v Těrlicku. Hodnocení, které zpracoval Ing. Dr. Stěnička CSc., 09/2024, je uvedeno v příloze dokumentace. Ze závěru hodnocení plyne, že v porovnání s požadavky ČSN 73 0040 (Zatížení stavebních objektů technickou seizmicitou a jejich odezva) nedojde k poškození objektů hřbitova. Provoz komunikace v důsledku přenosu vibrací bude v hodnocených prostorech (tj. v hrobkách a obřadní místnosti) slyšitelný pouze jako strukturální hluk, jestliže hluk pozadí v těchto místech bude nižší než hladina akustického tlaku $L_{Amax} = 40$ dB. V případě, že hluk pozadí v prostoru hřbitova bude vyšší než max. hladina akustického tlaku $L_{Amax} = 40$ dB, nebude provoz komunikace slyšitelný vůbec. V návaznosti na hodnocení dr. Stěničky lze předpokládat, že nebude ani v jiných místech docházet k překročení limitní hladiny zrychlení vibrací“* (str. 115 dokumentace EIA).
70. Z dokumentace EIA a její přílohy (posudek dr. Stěničky) vyplývá, že v důsledku provozu nově navrhované komunikace I/11 dojde k šíření vibrací do oblasti hřbitova v Těrlicku, zejména do obřadní místnosti a hrobek, a to do hloubky cca 3 metrů. Ačkoliv posudek konstatuje, že podle norem ČSN 73 0040 nehrozí viditelné poškození konstrukcí (např. hrobek), zcela opomíjí nemateriální hodnotu místa a etický a pietní rozměr zásahu. **Fyzické poškození není jediným problémem** – dokumentace sama přiznává, že strukturální hluk (tj. hluk šířený konstrukcí a podložím) bude v těchto prostorách slyšitelný za běžných podmínek, pokud nebude překryt jiným hlukem pozadí. Tento typ hluku je v obřadní místnosti a hřbitovních prostorách **zcela nežádoucí**, jelikož ruší pietní charakter místa, které má sloužit ke vzpomínce a tichému rozjímání.
71. Vibrace jsou zesilovány přítomností mostu, který bude v blízkosti hřbitova vystavěn, a jehož vliv je podle dokumentace až třikrát vyšší, než vliv výjezdu z tunelu. Tento most má být navíc umístěn v území s potenciálem svahových pohybů, což vytváří další riziko nejen z hlediska dlouhodobé stability konstrukce, ale i možného zesilování přenosu vibrací do podloží a přilehlé zástavby.

72. Považujeme za zcela nepřijatelné, aby byla nová trasa silnice I/11 vedena v těsné blízkosti pietního místa, které si historicky prošlo již jedním traumatizujícím zásahem – masovým přesunem hrobů při napouštění vodního díla Těrlicko v 60. letech. Je naprosto neobhajitelné, aby stát či veřejný investor po několika desetiletích znovu narušoval důstojnost hřbitovního prostoru. V tomto případě měl oznamovatel přehodnotit možnost umístění záměru v blízkosti hřbitova.

XIV.

VLIV NA KRAJINU

73. Pro specifikaci krajinného rázu byla použita územní studie Cílové charakteristiky krajiny Moravskoslezského kraje (Atelier T-plan, s. r. o. 2013). Dle této studie je obec Těrlicko zařazena do specifické krajiny Třinec – Těšín (F-06). Jak dokumentace EIA cituje: *„Jedná se jak o krajinu výrazně urbanizovanou a industrializovanou, s výraznými změnami v krajinné struktuře, tak zemědělskou krajinu s typickou rozptýlenou zástavbou slezského typu. Na základě analýz přírodních podmínek, kulturně historických a civilizačních charakteristik a analýzy vizuálních charakteristik včetně prostorových vztahů byly **definovány významné znaky vyjadřující osobitost krajiny.**“* **Za emblematické znaky jsou považovány vodní nádrž Žermanice a Těrlicko.** Na str. 124 dokumentace EIA jsou pak uvedena opatření pro zajištění cílových charakteristik krajiny Třinec – Těšín. Jedná se zejména o:
- a. V okolí vodních nádrží Žermanice a Těrlicko stabilizovat územní rozsah stávajících lokalit s převahou objektů individuální rodinné rekreace, nepřipustit vznik nových zastavitelných území s touto funkcí. Přírůstek kapacit rodinné rekreace realizovat výhradně přeměnou objektů původní obytné zástavby na rekreační chalupy
 - b. Zachovat charakter otevřené zemědělské krajiny s mozaikou polí, luk a pastvin rozčleněných menšími lesními celky, liniemi vodních toků s doprovodem břehových porostů a segmenty nelesní krajinné zeleně, včetně přirozených odtokových poměrů v údolních nivách Olše, Ropičanky, Stonávky a Lučiny
 - c. Nenarušit celistvost pohledových panoramat Slezských a Moravskoslezských Beskyd vznikem nových pohledových dominant nebo bariér.
74. Oznamovatel přeložil zpracované Hodnocení vlivu záměru na krajinný ráz dle § 12 zákona č. 114/1992 Sb. (Mgr. et Ing. Švehlík, 08/2024) (dále jen „**Hodnocení vlivů**“). Při posuzování vlivu záměru na krajinný ráz je nezbytné vycházet z § 12 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, který stanoví povinnost chránit krajinný ráz před činností snižující jeho estetickou, přírodní a kulturní hodnotu. Posuzovaná lokalita se nachází v krajině charakterizované jako F-06 Třinec–Těšín, jak již bylo výše uvedeno. Základním cílem územního rozvoje v této oblasti je zachování a posílení rekreační funkce krajiny, a to především prostřednictvím prioritního využívání stávajících koridorů dopravní a technické infrastruktury. V kontextu těchto cílů je výstavba nové komunikace, která by vyžadovala zábor 134 ha půdy a lesních porostů, zcela nesystémová a odporuje deklarovaným zásadám. Závěr zpracovatele, že území není nositelem znaků jedinečného nebo neopakovatelného krajinného významu, považujeme za nedostatečně podložený a zcela přehlížející místní specifika. V kontextu historicky silně devastovaného území Karvinska (Karviná, Orlová, Doubrava, Stonava, Horní Suchá) představuje oblast kolem vodních nádrží Těrlicko a Žermanice jednu z mála zachovalých rekreačně-krajinářských enkláv, jejichž hodnotu nelze ignorovat.
75. Hodnocení krajinného rázu pracuje s limitem 2 km od osy komunikace jako s hranicí relevantního

dopadu, přičemž tento poloměr je místy uměle zúžen na základě nejasně definovaného „neexistujícího pohledového kontaktu“. Oproti tomu není brán zřetel na místa, kde by si krajinné souvislosti žádaly rozšíření tohoto pásma – ta jsou však nepochopitelně označena jako „nevýznamná“. Z hlediska vnímání a každodenní zkušenosti místních obyvatel i návštěvníků krajiny je takový přístup nepřijatelný a odborně neobhajitelný.

76. Závěr hodnocení, že záměr představuje „únosný zásah do krajinného rázu“, nelze akceptovat. V případě obce Těrlicko se jedná o zásah výrazný, trvalý a nevratný. Nová komunikace vytváří výraznou bariéru napříč zastavěným i rekreačně využívaným územím, a to v obci, která již historicky nese následky jiné výrazné liniové stavby – vodního díla Těrlicko. Nová silnice by spolu s vodní nádrží fakticky vytvořila umělý ostrov, v jehož sevření by se ocitla celá centrální část obce.

XV.

KOMENTÁŘE K DÍLČÍM PŘÍLOHÁM DOKUMENTACE EIA

77. K jednotlivým přílohám dokumentace EIA si obec dovoluje uvést následující dílčí komentáře:

a. **Dendrologický průzkum (Ekopontis, s.r.o., Mgr. et Ing. Petr Švehlík, 01/2025):**

Dendrologickým průzkumem byla v zájmovém území zaznamenána vysoká druhová rozmanitost dřevin – celkem 68 druhů, z toho 40 druhů stromů, 25 druhů keřů a 3 druhy lián. Tento výskyt svědčí o ekologické stabilitě a biologické hodnotě území, které má mimo jiné významný krajinnotvorný a mikroklimatický efekt a poskytuje útočiště řadě živočišných druhů, včetně zvláště chráněných. Tyto závěry je nutno rovněž posuzovat v kontextu oznamovatelem popsaného typu specifické krajiny a opatření k jejich zachování, jak bylo uvedeno výše.

V rámci průzkumu bylo identifikováno 30 skupin zapojených porostů o celkové ploše 154 356 m² (tj. 15,4 ha), a dále 153 samostatně rostoucích nadlimitních stromů. U řady z nich, zejména u jasanů, lip a dubů s obvodem kmene až 408 cm, byla vyčíslena vysoká ekologická i ekonomická hodnota v rozmezí od 400 000 do 800 000 Kč za jednotlivý strom. Tyto hodnoty nelze vnímat pouze v peněžním vyjádření – představují desítky let růstu, adaptace na místní podmínky a stabilizaci krajinného rázu.

Nelze souhlasit s tím, aby tyto nenahraditelné přírodní hodnoty byly zničeny záměrem bez skutečné a prokázané užitečnosti (jak již bylo detailně rozebráno výše). Navrhovaná kompenzační výsadba v žádném případě nenahradí ekologické, estetické ani historické hodnoty porostů, které mají v místní krajině dlouhodobou kontinuitu a jsou integrální součástí života zdejší komunity.

b. **Návrh kompenzační výsadby (Ekopontis, s.r.o., Mgr. et Ing. Petr Švehlík, 01/2025):**

Dle předpokládaného rozsahu kácení byla na základě dendrologického průzkumu vyčíslena ekologická újma všech dotčených dřevin v celkové výši 40,7 mil. Kč. Tato újma má být kompenzována ekologickými přínosy plánovaných náhradních výsadeb. Návrh kompenzační výsadby uvádí, že se „jedná o nezanedbatelný rozsah výsadeb“, přičemž jako preferované řešení navrhuje situovat výsadby prioritně do prostoru tělesa pozemní komunikace a přilehlého území. Až následně, po dohodě s orgánem ochrany přírody, místní samosprávou a vlastníky dotčených pozemků, se mají řešit náhradní výsadby v širším okolí záměru.

Návrh kompenzační výsadby má naprosto nulovou praktickou vypovídací hodnotu. Dokument neobsahuje žádné konkrétní návrhy lokalit výsadeb, chybí informace o celkovém rozsahu potřebných ploch a jejich umístění, dále není řešeno, jaká část výsadeb je reálně proveditelná v rámci ploch dotčených zábořem a jaké pozemky má investor aktuálně k dispozici mimo tyto plochy. Jak již bylo výše uvedeno, jedná se o zásadní mezeru v dokumentaci EIA a vyžadovaných kompenzačních opatření.

c. Orientační inženýrsko-geologický průzkum (G-Consult, spol. s r.o., Ing. Václav Hodný, 02/2020)

V úseku vedeném přes katastrální území obce Těrlicko, konkrétně od plánované MÚK Havířov-východ po MÚK Třanovice II, je ve srovnání s úsekem procházejícím městem Havířov a obcí Horní Suchá zřejmá téměř nulová vrtná prozkoumatelnost. Tato skutečnost je závažným zdrojem technické nejistoty a výrazně snižuje predikční schopnost ohledně chování horninového masivu a stavebních rizik v tomto úseku.

Již nyní je však zřejmé, že pro realizaci plánovaného těrlického tunelu nejsou v dané lokalitě příznivé geologické podmínky. Trasa tunelu je vedena příčně na směr geologického uložení vrstev, což je z hlediska ražby obecně nepříznivým faktorem. Předpokládá se střídání litologicky odlišných horninových typů – jílovců, prachovců a pískovců, a to s přítomností těles vyvěřelin (např. těšínity, pikrity nebo jejich tufy). Navíc se v horninovém masivu vyskytují kosé a kolmé puklinové systémy, které mohou negativně ovlivnit stabilitu horninového prostředí při výstavbě tunelu. Z výše uvedených důvodů **obec zásadně nesouhlasí s realizací tunelu v navržené trase**, neboť nelze za daných podmínek garantovat, že nedojde k negativním dopadům na stávající zástavbu, včetně možného ohrožení nemovitého majetku obyvatel.

Dokumentace EIA uvádí, že při výstavbě bude vytěženo cca 1,7 milionu m³ zeminy. Není však zřejmé, jaký podíl tohoto objemu bude tvořit materiál využitelný pro násypy a kolik bude představovat hlušinový materiál, případně těžený materiál ze starých černouhelných odvalů.

d. Hydrogeologické posouzení (G-Consult, spol. s r.o., Ing. Ondřej Rybníkář, 06/2024)

Hydrogeologické posouzení vykazuje zásadní nedostatek v podobě téměř nulové vrtné prozkoumanosti těrlického úseku. Tento fakt významně snižuje spolehlivost a přesnost závěrů posouzení a představuje výrazný zdroj nejistoty a neurčitosti pro další fáze projektové přípravy i samotnou realizaci stavby.

Předložené podklady ukazují, že v případě realizace záměru je zde riziko vzduť podzemních vod v zamokřených oblastech. Záměr počítá s výstavbou násypů vedených přes zamokřená území. V případě nedostatečného nebo poruchového řešení systému drenáží pod tělesem násypu hrozí vzduť hladiny podzemní vody v přítokovém profilu. To může vést k povrchovým vývěřům vody a k tvorbě volných vodních ploch, což by mělo negativní dopad jak na stabilitu konstrukcí, tak na přilehlé nemovitosti a krajinu.

Dále záměr ohrožuje režim podzemních vod, a to již výše uvedenou výstavbou tunelu v neprozkoumaném terénu, hlubokými zářezy, masivními výkopy a umístěním více než 60 mostních pilířů formou hlubinného zakládání. Vliv může být následně nepředvídatelně zvýšen, jak uvádí dokumentace EIA, počet mostních objektů je předběžný. Tyto odhady oznamovatele je nutno zásadně odmítnout a považovat jako **nedopracovanost dokumentace EIA**.

S mostními objekty souvisí pak zásah do Těrlických mokřadů. **Mostní objekt SO 202.7**, který má překlenout Těrlické mokřady a řeku Stonávku, je navržen v celkové délce 503 m a téměř celý jeho rozsah se nachází v záplavovém území. Při povodňových průtocích a akumulaci záplavového materiálu (kmeny stromů, nánosy, splaveniny) může docházet ke vzduť vodní hladiny a rozšíření zatopené plochy mimo současné záplavové území, včetně obytné zástavby. V biologicky a krajinářsky cenném území Těrlických mokřadů je plánováno 22 stavebních jam pro mostní pilíře. Při běžném technickém řešení s rozpětím polí mezi 27–45 metry to znamená výrazný zásah do tohoto ekosystému.

V bodě 4.6.2. uvedeného hydrogeologického posouzení je uvedeno, že režim podzemních vod v oblasti je závislý na hladině řeky Sušanka. Tento údaj je **nesprávný** – řeka Sušanka se nachází několik kilometrů severně od zájmového území. Ve skutečnosti je hydrogeologický režim oblasti **ovlivňován hladinou řeky Stonávka**, která protéká přímo dotčeným územím. Tato zásadní chyba potvrzuje nepřesnosti a absenci kvality posouzení.

e. Předběžné vodohospodářské řešení (Dopravoprojekt Ostrava a.s., Ing. Petr Juchelka, 04/2024)

Předložená dokumentace EIA řádně nevysvětluje, proč jsou v úseku Havířov – MÚK Havířov-východ navrženy otevřené retenční nádrže s předřazeným odlučovačem ropných látek, od této křižovatky až po konec trasy v Třanovicích – tedy v celém úseku vedeném územím obce Těrlicko – se pak navrhuje pouze použití norných stěn v příkopech, což představuje zásadně nižší úroveň ochrany vodního prostředí. Argumentace stupněm intenzity dopravy je v tomto úseku čistě spekulativní. Jak již bylo uvedeno výše, Aktualizace dopravního modelu není věrohodným podkladem pro jakékoliv další posouzení.

Záměr zasahuje bezprostředně do oblasti vodního díla Těrlicko a přilehlých vodních toků, a navržený způsob odvodnění proto musí být přinejmenším rovnocenný se systémem navrženým pro úsek Havířov – Horní Suchá, ne-li právě z důvodu vodních děl zásadně propracovanější. Sám oznamovatel v dokumentaci EIA uvádí: 1. „*Jižně od křížení trasy navržené přeložky silnice I/11 s železniční tratí č. 321, tj. v místě přechodu záměru mezi správním územím obce Horní Suchá a místní částí Havířova Životice, záměr vstupuje do lesozemědělské krajiny s nižším podílem souvislého zastavěného území. Tímto typem krajiny je veden zbytek trasy záměru. Jedná se o více výškově členité území s řadou drobných vodních toků, které z mírných svahů odvádějí vodu do větších vodních toků, případně do vodní nádrže Těrlicko na řece Stonávce a vytvářejí relativně zařízlá údolí. V krajině se nacházejí větší celky lesních porostů (Sušský les v lokalitě Dolany, Osiny, niva Stonávky v nátokové části vodní nádrže Těrlicko, aj.) v kombinaci s rozsáhlejšími polními kulturami, například jižně od Horního Těrlicka či v okolí Třanovic (lokality Zadky a Záříčí) či plochami intenzivních sadů (například v okolí Životice).*“

Dalším zcela opomenutým aspektem je kontaminace srážkových vod v zimních měsících, kdy budou vody znečištěny solankou z údržby vozovky. Dle technických podmínek (TP) se běžná spotřeba rozmrazovacích prostředků pohybuje kolem 25 tun soli na 1 km silnice za sezónu, což znamená stovky tun soli ročně pouze v úseku přes Těrlicko.

Toto znečištění je nekompatibilní s navrhovanými vegetačními opatřeními, jako je výsadba stromů a keřů podél komunikace. Na základě dosavadních výzkumů je možno předpokládat inhibici růstu vegetace, zhoršení zdravotního stavu dřevin a zvýšení úmrtnosti vysazené zeleně v důsledku působení posypových solí.

f. Posouzení dotčení funkcí lesa pro stavbu „I/11 Havířov-Třanovice“ (FOREST AND GARDEN SERVICE, Ing. Jan Fajkis, 12/2024)

Z posouzení jednoznačně vyplývá, že největší ekologické dopady bude mít realizace projektu právě na území obce Těrlicko. Realizací záměru by došlo k celkovému trvalému záboru lesních pozemků určených k plnění funkcí lesa (PUPFL) o výměře 81 877 m². Dle platné metodiky MŽP byla celková ekologická újma vyčíslena na částku 30,2 mil. Kč. Daleko největší podíl z toho, celých 58 % připadá na obec Těrlicko (17,4 mil. Kč). Lokální ekosystém bude navíc zasažen emisní bilancí CO₂, která vzroste o 7.546 tun ročně. Tato ztráta pro životní prostředí má zcela nepříjemný charakter, zvláště v kontextu ekologických problémů v oblasti Karvinska, která již nyní trpí vážnými environmentálními zátěžemi. V kontextu degradace přírody na Karvinsku se jedná o nezvratnou ekologickou ztrátu, kterou nelze odhadnout v penězích. Je zcela neakceptovatelné, že výše ekologické újmy je měřena pouze peněžními částkami, bez ohledu na historickou, kulturní a ekologickou hodnotu dotčených pozemků.

Z hlediska jednotlivých funkcí lesa by největší škody (23 %) připadly na funkci zdravotně-hygienickou, kdy dle Posouzení *„dotčené lesní pozemky v mnoha případech navazují na zástavbu rodinného bydlení, tuto zástavbu odcloňují od zdrojů prachu, emisí i hluku a vytvářejí tak vhodné zdravotně-hygienické podmínky pro každodenní život obyvatel území dotčeného návrhem trasy komunikace“*.

Na druhém místě s podílem 19 % je funkce reprodukční, na třetím místě s podílem 17 % funkce sociálně-rekreační, kdy dle Posouzení *„dotčené lesní pozemky jsou v docházkové vzdálenosti zejména pro krátkodobou (jednodenní) rekreaci obyvatelstva přilehlých sídelních útvarů, případně pohybových aktivit v návaznosti na pobytovou rekreaci podél Těrlické přehrady“*

Na čtvrtém místě s podílem 15 % je funkce ekologicko-stabilizační, kdy dle Posouzení *„mají lesní porosty na lesních pozemcích, které jsou platnými územními plány jednotlivých sídelních útvarů zařazeny do ÚSES, vysokou funkci ekologicko-stabilizační“*.

Jak již bylo výše rozvedeno, navrhovaný záměr nerespektuje aktuální stav lokality a jejich hodnot.

g. Vliv záměru na klima a hodnocení zranitelnosti záměru vůči změnám klimatu (E-expert, spol. s r.o., Ing. Jaromír Kačer, 06/2024)

Zpráva hodnotící vliv záměru na klima a jeho zranitelnost vůči změnám klimatu představuje dle našeho názoru nejslabší část celé předložené dokumentace EIA. Namísto odborné analýzy se její závěry opírají převážně o obecné, málo podložené a propagačně laděné fráze, například o „plnohodnotném obchvatu Havířova“, „eliminaci průjezdu tranzitní a regionální dopravy přes sídla“ nebo o „pozitivním efektu z hlediska hluku a emisí“. Přímé emise skleníkových plynů z provozu po navržené komunikaci jsou vyčísleny na 21.834 tun CO₂ ročně, přičemž tato hodnota není považována za přírůstek oproti současnému stavu. Tato interpretace ovšem opomíjí skutečnost, že pro obce Těrlicko, Horní Suchá a Třanovice se jedná o reálné navýšení emisní zátěže, a to i s ohledem na předpokládanou dopravní indukci. Pro samotný úsek v katastru Těrlicka to znamená cca 7.546 tun CO₂ ročně, tedy přibližně 1,5 tuny na každého občana, což v kombinaci s úbytkem vegetace povede k zásadnímu zhoršení kvality životního prostředí. Závěr zprávy, že záměr je „celkově z hlediska emisí skleníkových plynů přínosný“, proto nelze považovat za odborně obhajitelný.

Ve zprávě chybí důsledné zhodnocení rizik souvisejících s ovlivněním mikroklimatu lokality, zejména vlivem přehřívání zpevněných povrchů. Intenzita slunečního záření v letním období dosahuje přibližně 1.000 W/m², což při celkové ploše záměru znamená tepelný vstup kolem 300 MW. Zatímco u vegetačních ploch se značná část této energie spotřebuje na odpar vody, u zpevněných povrchů se přeměňuje převážně na teplo, čímž dochází k významnému přehřívání lokality. Tento efekt je ještě zesilován odstraněním lesních a vegetačních porostů o ploše přes 20 ha, což snižuje retenční schopnost území a zvyšuje jeho zranitelnost vůči klimatickým extrémům. Autoři zprávy však tento vliv nejenže nezohlednili, ale dokonce v rozporu s fyzikálními zákonitostmi tvrdí, že „záměr nebude zdrojem tepla ve smyslu jeho generování a vyzařování do okolí“. Takové tvrzení je v rozporu s poznatky klimatologie i stavební fyziky a zpochybňuje důvěryhodnost předloženého hodnocení.

V úvodu kapitoly „*Vliv záměru na přizpůsobení se změně klimatu*“ se uvádí, že navzdory rozsahu stavby (přes 19 km) lze očekávat negativní vlivy pouze v rozsahu „jednotek až nižších desítek metrů“. Takový závěr zcela bagatelizuje dopady rozsáhlé dopravní infrastruktury na schopnost krajiny adaptovat se na klimatické změny, což je s ohledem na rozsah záborů, narušení ekosystémů a kumulativní vlivy závěr velmi zjednodušující a zavádějící.

XVI.

K VYPOŘÁDÁNÍ PŘIPOMÍNEK (ZJIŠŤOVACÍ ŘÍZENÍ)

78. Obec považuje vypořádání připomínek předložených v předchozím zjišťovacím řízení za zásadně nedostatečné a neadekvátní předloženému zásahu do životního prostředí. Opětovně si obec dovoluje zdůraznit, že řízení o posuzování vlivů na životní prostředí není jen formálním řízením. Jedná se o zásadní obsahovou a komplexní analýzu současného stavu a navrhovaných zásahů, které budou určovat směřování lokality. K vypořádání připomínek obec uvádí následující:
79. **K požadavku č. 78 a 80:** Tyto požadavky se týkaly nutnosti posoudit záměr jako součást komplexního propojení dálnice D1 v Bohumíně a dálnice D48 v Třanovicích. Zpracovatel dokumentace se na náš požadavek pokusil reagovat odkazem na kapitolu B.II.6, kde se uvádí, že „se stavbou úzce souvisí její uvažované pokračování z prostoru Havířova–Suché severním směrem“. Toto konstatování je však zcela nedostačující. V kontextu projednávaného záměru je zřejmé, že stávající přístup zpracovatele dokumentace vykazuje znaky „salámování“, neboť odděluje přeložku I/11 Havířov–Třanovice od její zřejmé funkční návaznosti na plánované severní propojení na D1. Reálná existence přípravy této navazující stavby je doložena „Územní studií Dopravní obslužnosti území v prostoru Bohumín–Rychvald–Petřvald–Orlová–Havířov–Karviná s napojením na nadřazenou síť“, zpracovanou společností SUDOP PRAHA a.s. v lednu 2025. Studie jednoznačně prokazuje, že záměr I/11 Havířov–Třanovice je součástí širšího projektu alternativního spojení dálnic D1 a D48. Všechny posuzované varianty propojení ve studii mají stejný počátek i konec: od D1 ve Vrbicích po místo napojení na záměr I/11 u Třanovic.

Oznamovatel tak kromě základních zásad ochrany životního prostředí porušuje i právní předpisy ve věci posuzování vlivů na životní prostředí, když předkládá jen část záměru a zkrsluje pravý účel zásahu do stávající lokality a životního prostředí. Takovýto postup by neměl požívat jakékoliv ochrany a poskytnout jakoukoliv možnost realizace záměru.

80. **K požadavku č. 81 a 83:** Jedná se o požadavek na doložení a posouzení reálných variant řešení trasy. Záměr byl k posouzení předložen pouze v jediné variantě, a to bez jakéhokoli relevantního

odůvodnění, proč byly ostatní varianty vyřazeny. Jak již bylo popsáno výše, opětovně není posouzena jiná varianta. Jako důvod je uvedeno rozhodnutí Ministerstva dopravy a zavedení záměru do ZÚR, což však samo o sobě nemůže nahradit a předjímat schválení realizace záměru.

Absence variantního řešení je zásadním nedostatkem. V dokumentaci chybí nejen alternativy vedení trasy, ale také srovnání dopadů jednotlivých řešení na životní prostředí, počet zasažených obyvatel, fragmentaci krajiny. Záměr má délku téměř 20 km a povede přes hustě osídlené území s těžce zatíženým životním prostředím. Navržená trasa navíc reálně přivede do Těrlicka dvojnásobný počet vozidel oproti současnému stavu a novou skladbu dopravy.

81. **K požadavku č. 85:** Reakce na požadavek týkající se tranzitní dopravy v Havířově chybně operuje s údajně narůstajícím trendem podílu nákladní dopravy v intravilánu města. Za prvé, **vjezd tranzitní nákladní dopravy do Havířova je již dnes zakázán** dopravním značením. Město Havířov je pro těžkou nákladní dopravu nepřístupné, s výjimkou místní obsluhy – tedy zásobování, svozu odpadu, technické obsluhy území a linkových autobusů. Tento režim zajišťuje efektivní ochranu obyvatel před negativními vlivy tranzitní dopravy již nyní, bez nutnosti výstavby nové přeložky. Tvrdí-li dokumentace, že dojde ke zlepšení situace v Havířově díky odvedení nákladní dopravy, není tato argumentace podložena reálnými daty. Podle údajů z Geoportálu Moravskoslezského kraje vycházejících z oficiálních sčítání dopravy je patrný naopak dlouhodobě klesající trend intenzity dopravy v centru Havířova, a to jak celkové, tak těžké nákladní dopravy:
- a. rok 2000: 21 099 vozidel celkem, z toho 2 889 těžkých,
 - b. rok 2005: 19 666 vozidel, z toho 2 139 těžkých,
 - c. rok 2010: 15 858 vozidel, z toho 1 741 těžkých,
 - d. rok 2016: 17 272 vozidel, z toho 1 908 těžkých,
 - e. rok 2021: 19 155 vozidel, z toho 2 292 těžkých.

Z těchto dat vyplývá, že se počet těžkých vozidel pohybuje stabilně na nižší úrovni než v roce 2000. Navíc je třeba zohlednit strukturu této dopravy – převažují vozidla veřejné dopravy a obsluhy území, nikoli tranzit.

82. **K požadavku č. 86:** Z reakce na požadavek, který odkazuje na závazek České republiky dle usnesení vlády ČR neupřednostňovat výstavbu nových dopravních kapacit před využitím moderních a chytrých řešení, vyplývá zarážející tvrzení, že: *„Navržený záměr není stavbou primárně reagující na kapacitní nedostatečnost stávajících komunikací – primárním cílem je odvedení dopravy z hustě osídlených částí obcí a vytvoření bezpečné a plynulé dopravní trasy bez nutnosti restrikce průjezdu nákladní dopravy.“* Tato odpověď je v přímém rozporu s jinými částmi dokumentace, kde se jako hlavní účel stavby uvádí **zlepšení kapacitní propustnosti a bezpečnosti dopravy** (jak bylo detailně uvedeno výše).
83. **K požadavku č. 87:** Obec Těrlicko požaduje, aby v okrese Karviná – s ohledem na dlouhodobě nejhorší stav životního prostředí v celé České republice – byla realizována nová výsadba dřevin v rozsahu minimálně pětinasobku stromů, které budou v souvislosti s realizací záměru vykáceny. Reakce zpracovatele dokumentace, v níž se uvádí, že „orientační návrh výsadby byl proveden a je součástí dokumentace EIA“, neodpovídá skutečnosti. Aktuálně předložená dokumentace EIA neobsahuje konkrétní plán náhradní výsadby ani v rozsahu přímé náhrady.

84. **K požadavku č. 94:** Obec Těrlicko požadovala zpracování odborné studie světelného znečištění, které může vzniknout v důsledku nočního provozu na navrhované komunikaci, zejména s ohledem na vliv na okolní přírodní stanoviště a obytné zóny. Dokumentace EIA předkládá pouze obecné doporučení pro návrh osvětlovací soustavy a zcela opomíjí vlivy nepřímého světelného záření, především z reflektorů projíždějících vozidel. Nejsou řešeny vlivy světelného smogu na chráněné druhy živočichů (zejména obojživelníků a netopýrů), ani dopady na noční klid obyvatel.
85. **K požadavku č. 95:** Obec Těrlicko opakovaně požaduje, aby byl konkrétně vypracován plán řešení havarijních a mimořádných situací, zejména v citlivých územích, jako je oblast přemostění mokřadů na vtoku řeky Stonávky do Těrlické přehrady. Reakce zpracovatele, že „*problematika se prolíná do několika oblastí posuzování*“, je nedostatečná a zásadně neúměrná zásahu záměru.
86. **K požadavku č. 96:** Zkrácení tunelu pod 500 m z důvodu úspory nákladů je nepřijatelné z pohledu ochrany obyvatel, krajiny i životního prostředí. Projekt, jehož ekonomická efektivita je i bez toho hraniční, by neměl být optimalizován na úkor kvality života a bezpečnosti obyvatel. Navíc nebyla dostatečně doložena hluková a emisní zátěž v okolí severního portálu tunelu u hřbitova.
- Obec zásadně nesouhlasí s tím, že při nehodách bude doprava vedena po silnici II/474 přes centrum obce. Dopad 20 000 vozidel denně by byl pro obec zcela devastující a není akceptovatelné, aby bylo takové řešení uvedeno jen jako poznámka bez hlubší analýzy či návržení alternativního objízdného řešení. Odvolávání se na další stupně přípravy je v tomto případě neobhajitelné, neboť se jedná o klíčové environmentální riziko.**
87. **K požadavku č. 97:** V minulých dokumentech kraje i územně plánovacích podkladech (včetně ZÚR MSK) je dlouhodobě evidována alternativa vedení nové komunikace v trase koridoru D32, vedoucí z Havířova-Životič přes Albrechtice a Chotěbuz do Českého Těšína. Tato trasa je **rovnocenná** z hlediska délky, náročnosti terénu i vazby na dopravní systém, a přesto nebyla v rámci procesu posuzována jako variantní řešení a na rozdíl od posuzované varianty byla v minulosti označena jako „*záměr nadměrný, který bude mít za následek zásadní negativní dopad na území*“.

XVII. ZÁVĚR

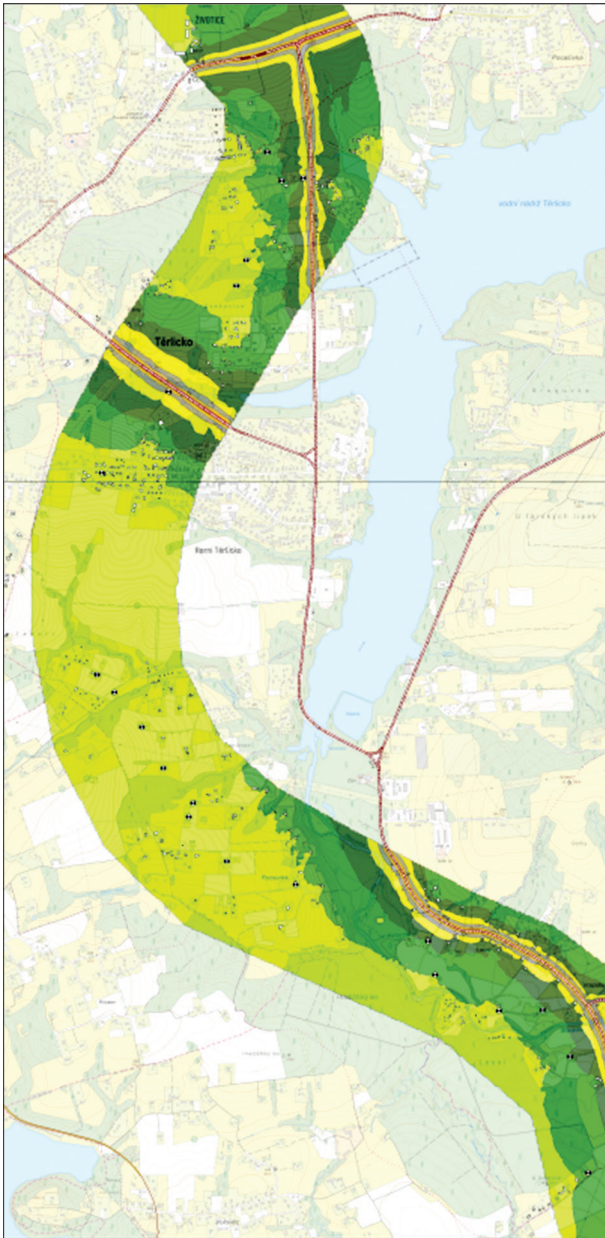
Posuzovaný záměr představuje zásadní zásah do životního prostředí obce Těrlicko, kdy obec navrhuje, aby výše nadepsaný krajský úřad vydal negativní závazné stanovisko k tomuto záměru.

S úctou

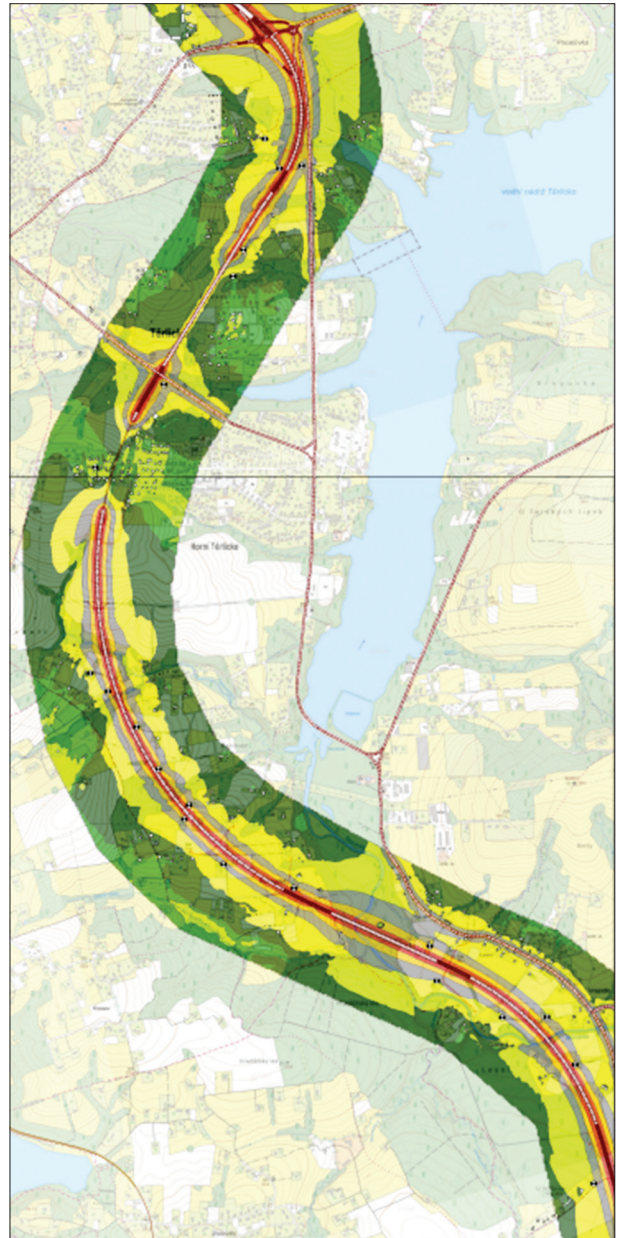
Obec Těrlicko

Ing.
David
Biegun

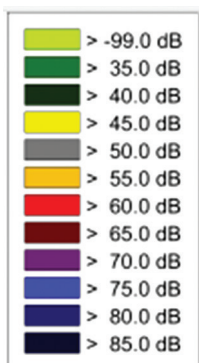
Digitálně
podepsal Ing.
David Biegun
Datum:
2025.04.18
10:47:34 +02'00'



Noční ticho bez záměru



Konec nočního klidu



Hluková stupnice

Nesmyslný obchvat Havířova v číslech:

- 1/ Celková délka: 19,2 km.
- 2/ Celkové náklady schválené Centrální komisí Ministerstva dopravy ČR v prosinci 2021: 12,4 mld. Kč (v cenové úrovni 2021). Čísla udávaná Ředitelstvím silnic a dálnic ČR ve výši 8,2 mld. Kč představují pouze hodnotu stavebních prací bez výkupu pozemků a nemovitostí, projektové dokumentace a dalších rozpočtových nákladů.
- 3/ Každý metr nové silnice tak bude stát daňové poplatníky 645.000,- Kč, každých 10 metrů 6,5 mil. Kč atd.
- 4/ Jako vzor v médiích často uváděný a již dokončený severní obchvat Opavy má délku 8,5 km, zcela se vyhýbá zastavěnému území a dle informace ŘSD byly na stavební práce vynaloženy 2 mld. Kč.
- 5/ A ještě jedno srovnání s našimi sousedy v Polsku. Letos by měla být dokončena dálnice S1, která vede od letiště v Katovicích na slovenskou hranici v obci Skalité. Je označována jako nejhezčí autostráda v Polsku, má délku 142 km a protíná i Beskydy. Má dva tunely (830 a 1.000 metrů) a několik až kilometrových viaduktů. Podle oficiálních polských zdrojů zatím stavba stála 7,4 mld. zlotých, tedy v přepočtu zhruba 43 mld. Kč.
- 6/ Navrhovaná stavba si vyžádá demolice minimálně 35 nemovitostí, z toho 6 na území obce Těrlicko. Hodnota všech nemovitostí v bezprostředním okolí nové silnice výrazně poklesne.
- 7/ Dle dokumentace EIA se stavba „bezprostředně dotýká tří pomníků Životické tragédie, které jsou v kolizi s hlavní trasou stavby, v těsné blízkosti stavby se nacházejí další dva pomníky“.
- 8/ Gigantický je objem předpokládaných zemních prací: výkopy v objemu 1,75 mil. m³ zeminy a násypy v objemu 0,7 mil. m³ zeminy. Dokumentace EIA předpokládá pro jejich přemístění 104.000 těžkých automobilových souprav. Toto množství by zaplnilo dálnici z Ostravy až do Rozvadova ve čtyřech jízdních pružích.
- 9/ Na stavbě bude 30 mostů a jeden tunel v Těrlicku. Pět největších mostů na území obce Těrlicko bude mít celkovou délku 1.428 metrů a bude stát na 66 pilířích.
- 10/ Na stavbě bude 8 velkých mimoúrovňových křižovatek. Nabízí se srovnání s letištěm v německém Frankfurtu nad Mohanem.
- 11/ Realizaci záměru by došlo k trvalému záboru 134 ha půdy, z toho 82 ha zemědělské půdy (včetně půdy I. a II. třídy ochrany), 8 ha lesů a 30 skupin zapojených porostů na ploše 15,4 ha. Těrlicko by přišlo o 23 ha zemědělské půdy, o 4 ha lesů a 3 ha ostatních ploch.
- 12/ Ekologická újma lesů byla vyčíslena dle platné metodiky Ministerstva životního prostředí na částku 30 mil. Kč, z toho celých 58 % připadá na obec Těrlicko, následuje Horní Suchá s polovičním podílem 29 %, a pouze zbylých 13 % připadá na okrajové části města Havířova.
- 13/ Dendrologickým průzkumem byla v zájmovém území zjištěna široká různorodost dřevin – celkem 68 druhů, z toho 40 druhů stromů, 25 druhů keřů a 3 druhy lián.
- 14/ Kromě lesních a zapojených porostů bylo zaznamenáno také 153 samostatných nadlimitních stromů. Vyčíslena hodnota řady z nich, především jasanů, líp a dubů (s obvodem kmene až 408 cm) se pohybuje v rozpětí od 400 do 800 tis. Kč. Ekologická a krajinářská hodnota je však v penězích vyčísitelná s těžší.
- 15/ Trasa záměru kříží 25 vodních toků, 10 lokálních a jeden regionální biokoridor.
- 16/ Realizaci záměru budou dle Dokumentace EIA „potenciálně dotčeny“ některé zvláště chráněné druhy živočichů. Celkem se jedná o 36 druhů, např. čmelák, rosnička zelená, ještěrka živorodá, ledňáček říční, křepelka polní, žluva hajní, netopýr vodní a další. Pro realizaci záměru musí investor zajistit výjimky ze zákona č. 114/1992 Sb.
- 17/ Roční emise CO₂ způsobené provozem na nové silnici (minimálně 13 tis. vozidel denně) byly vyčísleny na 21.834 tun. Z toho na území Těrlicka připadá 7.546 tun ročně, tedy 1,5 tuny na každého občana, 6 tun ročně na čtyřčlennou rodinu.
- 18/ Tak zvaný strukturální hluk z provozu komunikace (v důsledku vibrací) bude v prostoru obecního hřbitova v Těrlicku slyšitelný v uzavřených prostorách, tj. jak v obřadní místnosti, tak v hrobkách, jelikož vibrace se budou šířit do hloubky 3 m od povrchu. Hřbitov už nebude místem důstojného odpočinku, ale pouťových zážitků.
- 19/ Výpočtová akustická studie uvádí, že u 38 z celkového počtu 58 výpočtových bodů akutně hrozí překračování hygienického limitu hluku, tedy na celých 68 % posuzovaných bodů.
- 20/ Celkový počet vozidel v centru Havířova se dle Aktualizovaného modelu dopravy firmy Mott MacDonald CZ sníží po výstavbě obchvatu o pouhých 2,5 %.

Opravdu tento obchvat někdo chce?