

MINISTERSTVO ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ

100 10 PRAHA 10 - VRŠOVICE, Vršovická 65

V Praze dne 28. 1. 2008

Č.j.: 18554 /ENV/08

ZÁPIS

z veřejného projednání posudku a současně dokumentace podle ustanovení § 17 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), ve znění zákona č. 93/2004 Sb. a § 4 vyhl. č. 457/2001 Sb. záměru

„Přeložka silnice I/11 (I/68) Třanovice – Oldřichovice – Bystřice“

konaného dne 17. 1. 2008

ve společenském sále Kulturního domu Trisia v Třinci
od 15,00 hodin.

I. ZÁKLADNÍ ÚDAJE

1. Průběh posuzování před veřejným projednáním

Dosavadní průběh procesu je patrný z následujícího přehledu:

- Dne 11. dubna 2006 bylo Ministerstvu životního prostředí, jako příslušnému úřadu, předloženo oznámení k projednávanému záměru. Oznámení bylo předloženo v rozsahu přílohy č. 3 k zákonu. Záměr byl zařazen do bodu 9.4 (Novostavby, rekonstrukce a přeložky silnic o čtyřech a více jízdních pruzích delších než 10 km nebo místních komunikací o čtyřech a více jízdních pruzích delších než 1 km.) kategorie I přílohy č. 1 k zákonu. Oznámení bylo zpracováno autorizovanou osobou pro oblast posuzování vlivů na životní prostředí RNDr. Přemyslem Markem.
- Dne 13. dubna 2006 příslušný úřad rozeslal oznámení dotčeným správním úřadům a dotčeným územním samosprávním celkům k vyvěšení a k vyjádření.
- Dne 24. dubna 2006 zveřejnil informaci o oznámení na úřední desce Moravskoslezský kraj.
- Dne 26. května 2006 byl Ministerstvem životního prostředí vydán závěr zjišťovacího řízení s tím, že záměr bude dále posuzován podle zákona a je tedy třeba zpracovat dokumentaci v rozsahu přílohy č. 4 a s ohledem na obsah všech vyjádření, která došly příslušnému úřadu v průběhu zjišťovacího řízení.
- Dne 15. března 2007 obdrželo Ministerstvo životního prostředí dokumentaci vlivů zpracovanou autorizovanou osobou pro oblast posuzování vlivů na životní prostředí Ing. Jarmilou Paciorkovou.

- Dne 26. března 2007 byla dokumentace vlivů na životní prostředí rozeslána dotčeným správním úřadům a dotčeným územním samosprávným celkům k vyvěšení a vyjádření.
- Dne 16. dubna 2007 byla informace o dokumentaci zveřejněna na úřední desce Moravskoslezského kraje.
- Dne 22. května 2007 byly dotčené příslušné úřady a dotčené územní samosprávné celky vyzvány k opakovanému zveřejnění informace o dokumentaci s tím, že bylo shledáno, že elektronická verze dokumentace přístupná v Informačním systému EIA nebyla kompletní. Vzhledem k tomu, že chybějící část je určena především široké veřejnosti, přistoupil příslušný úřad k opakovanému zveřejnění, kde na tuto vadu upozornil a obratem ji též napravil.
- Dopisem ze dne 25. května 2007 byl příslušným úřadem pověřen zpracováním posudku RNDr. Vladimír Ludvík, který je držitelem autorizace ve smyslu zákona č. 100/2001 Sb.
- Dopisem Ministerstva životního prostředí ze dne 21. září 2007 byl zpracovateli posudku na základě jeho žádosti udělen souhlas s prodloužením lhůty o 30 dnů ve smyslu § 9 odst. 3 zákona č. 100/2001 Sb.
- Posudek byl Ministerstvu životního prostředí předložen 1. listopadu 2007, posudek byl rozeslán dotčeným správním úřadům a dotčeným územním samosprávným celkům k vyvěšení a k vyjádření. Dne 26. listopadu 2007 byla zveřejněna informace o posudku na úřední desce Moravskoslezského kraje.
- Dne 20. prosince 2007 byla rozeslána pozvánka na veřejné projednání dotčeným územním samosprávným celkům a dotčeným správním úřadům ke zveřejnění.
- Datum veřejného projednání bylo stanoveno na den 17. ledna 2008.

2. Místo a čas veřejného projednání

Veřejné projednání posudku a současně dokumentace ve smyslu § 17 zákona č. 100/2001 Sb., ve znění zákona č. 93/2004 Sb. se uskutečnilo dne 17. 1. 2008 od 15:00 hodin ve společenském sále Kulturního domu Trisia v Třinci.

3. Řízení veřejného projednání

Veřejné projednání řídil jako pověřená osoba (dle § 4 odst. 2 vyhlášky MŽP č. 457/2001 Sb.) Mgr. Daniel Brix, pracovník oddělení projektové EIA odboru posuzování vlivů na životní prostředí a IPPC MŽP. Na jednání byly za MŽP OPVI také přítomni Ing. Jaroslava Honová, ředitelka odboru posuzování vlivů na životní prostředí a IPPC a Ing. Jan Hora, vedoucí oddělení projektové EIA.

4. Předmět veřejného projednání

Předmětem veřejného projednání byla dokumentace, posudek, vyjádření dotčených územních samosprávných celků a dotčených správních úřadů k hodnocení vlivů záměru „Přeložka silnice I/11 (I/68) Třanovice – Oldřichovice - Bystřice“ na životní prostředí, které MŽP obdrželo dle § 6 a § 9 citovaného zákona.

5. Účastníci veřejného projednání

Na veřejném projednání zastupovali jednotlivé strany:

Oznamovatele	Ing. Jiří Procházka Ing. Irena Krzyžanková
Zpracovatelka dokumentace	Ing. Jarmila Paciorková
Zpracovatelka hodnocení vlivu záměru na soustavu Natura 2000	RNDr. Věra Koutecká
Zpracovatel posudku	RNDr. Vladimír Ludvík
Zpracovatel oponentního hodnocení vlivu záměru na soustavu Natura 2000	RNDr. Jiří Veselý
Krajský úřad Moravskoslezského kraje	-
Městský úřad Třinec	Mgr. Jana Gawlasová
Městský úřad Frýdek-Místek	-
Krajskou hygienickou stanicí Středočeského kraje se sídlem v Praze	-
Českou inspekci životního prostředí – oblastní inspektorát Praha	-
Ministerstvo zemědělství, odbor státní správy, hospodářské úpravy a ochrany lesů	-
Moravskoslezský kraj	-
Město Třinec	RNDr. Věra Palkovská
Obec Ropice	Mgr. Uršula Waniová
Obec Třanovice	Bc. Jan Tomiczek
Obec Hnojník	Dagmar Molinová
Obec Střítež	-
Obec Vendryně	Ing. Rudolf Bilko
Obec Bystřice	Ladislav Olšar
Obec Horní Tošanovice	-
Veřejného projednání se celkem zúčastnilo cca 120 osob.	

6. Program veřejného projednání

1. Úvod
2. Vystoupení zástupců jednotlivých stran
3. Diskuse
4. Závěr

II. PRŮBĚH VEŘEJNÉHO PROJEDNÁNÍ

Veřejné projednání zahájil Mgr. Daniel Brix (MŽP). V úvodu seznámil přítomné s programem veřejného projednání, krátce zrekapituloval proces EIA tohoto záměru a představil zástupce jednotlivých stran.

V druhé části veřejného projednání vystoupili, v souladu s programem veřejného projednání, zástupci jednotlivých stran.

Za oznamovatele seznámil účastníky veřejného projednání se záměrem Ing. Jiří Procházka. Věnoval se vývoji této stavby z hlediska potřeb regionu, upozornil na to, že došlo k úpravě původního návrhu vedení přeložky na základě závěru zjišťovacího.

Poté vystoupila zpracovatelka dokumentace Ing. Jarmila Paciorková, ve svém vystoupení nejprve upřesnila, že došlo v průběhu posuzování ke změně názvu záměru, který tak v současné době odpovídá správnému staničení. Dále se zaměřila na střety komunikace s přírodními prvky (vodoteče, významné krajinné prvky, památné stromy, Natura 2000). Uvedla, že si je vědoma toho, že komunikace povede zároveň územím s velkou občanskou zástavbou a tak bylo zároveň třeba hledat nejméně nepříznivé možnosti vedení trasy vůči obyvatelstvu. Proto je v dokumentaci věnována pozornost jak hluku, tak vlivu na kvalitu ovzduší a vlivu na veřejné zdraví. Rozptylová i hluková studie byla na základě zjišťovacího řízení zpracována i s ohledem na nárůst intenzity dopravy v souvislosti s otevřením závodu společnosti Hyundai. Dále se věnovala variantnímu řešení záměru, kdy v dokumentaci uvedla, že doporučuje v úseku Třanovice - Nebory variantu bez MÚK Hnojník, v úseku Nebory - Oldřichovice jsou řešené varianty hodnoceny jako rovnocenné a je tedy doporučeno vybrat optimální variantu až na konci procesu EIA, v úseku Nebory - Oldřichovice doporučuje v k.ú. Nebory komunikaci bez nájezdu, v úseku Oldřichovice - Bystřice doporučuje umístit MÚK ve variantě C.

RNDr. Koutecká se věnovala hodnocení vlivu na soustavu Natura 2000, kdy seznámila přítomné s tím, co to Natura 2000 je a jaká je její funkce. Upřesnila, že v rámci řešeného záměru se ochrana týká vlastního toku řeky Olše a dvou předmětů ochrany, vydry a mihule. Tato silnice se nejvíce dotýká koryta řeky Olše v prostoru obce Bystřice, kde je velký levotočivý meandr. Varianta A by zasahovala přímo do koryta řeky a s sebou by přinesla i nutnost provést úpravu toku s přeložkou. Varianta B by se přibližovala do velké blízkosti k řece a byly by zde umístěny 2 velké křižovatky. Varianta C by se řece přiblížila do stejné blízkosti jako Varianta B, avšak byla by zde jen jedna křižovatka, která by byla od řeky oddálena. S ohledem na ochranu koryta řeky byla proto jako varianta s nejmenším vlivem vyhodnocena Varianta C. Dále byly hodnoceny vlivy i na EVL a PO Beskydy, i když se tato komunikace tohoto území přímo netýká, bylo nutno posoudit i související efekty stavby jako migrační propustnost stavby a pod. Z hlediska propustnosti bylo proto třeba v hodnocení specifikovat i ekodukty, propustky a přechody vhodné k přechodu zvěře.

RNDr. Ludvík seznámil přítomné s kvalitou zpracování dokumentace s tím, že byla relativně velmi podrobná a z hlediska úplnosti odpovídá požadavkům daným zákonem. Po obsahové stránce je zpracována s dostatečnou vypovídací schopností. Z hlediska vlivů na obyvatele byla zpracována rozptylová a hluková studie hodnotící vlivy komunikace ve vzdálenosti cca 100 m od komunikace na každou stranu. Z hlediska vlivů na ovzduší a klima byla provedena rozptylová studie a bylo zjištěno, že výstavbou a provozem záměru nedojde k významné změně z hlediska dodržování imisních limitů a ani nebudou překračovány. Zvýšené množství srážkových vod bude řešeno vybudováním kanalizace se zaústěním do recipientu přes dešťové usazovací nádrže. Na základě hlukové studie byla na úsecích, kde bylo indikováno možné překročení hlukových limitů, navržena protihluková opatření. Vlivy na flóru, faunu a ekosystémy byly minimalizovány řadou podmínek, např. požadavkem na zpracování podrobného biologického hodnocení, migračních studií a monitoringu migrace. Na základě těchto podkladů budou řešena detailnější opatření pro omezení vlivu záměru na stávající funkční ekosystémy, flóru a faunu a zabezpečení jejich možné obnovy. Z hlediska vlivů na životní prostředí je záměr akceptovatelný za předpokladu plnění podmínek uložených v návrhu stanoviska příslušného úřadu. Řada podmínek je přejata z oznámení a dokumentace vlivů záměru na životní prostředí, další podmínky byly specifikovány na základě připomínek veřejnosti, dotčených správních úřadů a dotčených územních samosprávných celků.

RNDr. Veselý seznámil přítomné s účelem svého hodnocení v procesu posuzování, zejména posouzení úplnosti a správnosti údajů uvedených v hodnocení. Předložené hodnocení bylo shledáno jako úplné a vyčerpávající, obsahuje popis záměru, vč. variant. Na závěr zkonstatoval, že zpracovatelka hodnocení vlivů na Naturu 2000 postupovala podle zákonných a metodických pokynů.

Dále byli vyzváni přítomní zástupci místních správních úřadů a samospráv, aby se vyjádřili k tomu, jak posudek vypořádal jejich připomínky k dokumentaci EIA, aby se též vyjádřili k závěrům posudku a návrhu stanoviska.

Mgr. Gawlasová uvedla, že připomínky Městského úřadu Třinec byly zohledněny a akceptovány v návrhu stanoviska, nemají dalších připomínek. RNDr. Palkovská upozornila na vyjádření zpracovatele posudku, kde v posudku konstatuje, že jsou uvedeny požadavky na posunutí trasy v Oldřichovicích od zástavby v Bystřici a dále od řeky Olše. Uvedla, že toto je velmi obecné konstatování a kdyby bylo přijato do stanoviska, znamenalo by topakované projednání trasy komunikace s dotčenými orgány a uvedení do souladu s územním plánem. Takovéto zdržení by bylo bolestivé nejen pro občany Třince, ale pro všechny obyvatele podél komunikace a znamenalo by vážný problém v přípravě záměru. RNDr. Ludvík obratem uvedl, že se touto podmínkou bude zabývat při koncipování finálního návrhu stanoviska s tím, že tato podmínka určitě neměla znamenat změnu územního plánu ani nový proces EIA, byla spíše myšlena, tak že pokud by při upřesňování technických podkladů bylo možno provést toto oddálení, bylo by to z hlediska vlivů na životní prostředí vhodné. RNDr. Palkovská dále požádala aby byly v konečném stanovisku zohledněny připomínky k posudku, které zaslaly v průběhu prosince příslušnému úřadu.

Mgr. Waniová uvedla, že obec Ropice zaslala své vyjádření písemně a nemá již žádné připomínky. Bc. Tomiczek uvedl, že obec Třanovice se chce vyjádřit v tom smyslu, že v některých podkladech v procesu EIA je MÚK Hnojník zohledněn, v jiných ne. Proto by rád věděl, zda byl tento MÚK posuzován, či nikoliv. S ohledem na to, že zásah do obce Třanovice je ve spojení s ostatními liniovými stavbami (R48) významný požaduje, aby byly do budoucna posuzovány celé území jak s variantou s MÚK, tak s variantou bez. Předal písemné vyjádření zástupcům příslušného úřadu. RNDr. Ludvík uvedl, že posudek hodnotí dokumentaci vlivů záměru na životní prostředí a posuzuje, zda je dokumentace provedena správně či ne. V dokumentaci byla varianta bez MÚK Hnojník vyhodnocena jako varianta s menším vlivem na životní prostředí. Varianta s MÚK Hnojník nebyla doporučena k realizaci, v rámci posudku byl tento výběr variant hodnocen jako správný.

Starostka Molinová uvedla, že stěžejní věcí pro její obec je MÚK Hnojník, který měl být v územních plánech zapracován, avšak nyní se to zase „smetlo ze stolu“. Chtěla by variantu s MÚK Hnojník s napojením celé části od Havířova. Přeložka bude zásah do území a lidé kterých se to bude dotýkat, nebudou moci silnici využít a budou muset projíždět centrem obce Hnojník a Tošanovic, aby se někam dostali. Ing. Paciorková uvedla, že v rámci dokumentace posuzovali variantu s MÚK i bez MÚK z hlediska vlivů na životní prostředí a varianta bez MÚK je vyhodnocena jako vhodnější, a proto byla doporučena k realizaci. Ing. Bilko uvedl, že stavba je z pohledu obce Vendryně maximálním přínosem a přiklání se k variantě C, jinak nemají připomínek.

Starosta obce Bystřice uvedl, že z důvodu potřeby urychlení výstavby přeložky I/11 nemá obec k posudku připomínky, přestože vědí, že tato přeložka se bude nejbolestivěji týkat právě občanů obce Bystřice, kde bude muset být zbouráno zhruba 12 rodinných domků. Samospráva připravuje určitá řešení pomoci těmto občanům, jsou v prvopočátcích a budou se snažit do řešení zainteresovat jak kraj, tak samosprávu.

Následně byla pověřenou osobou zahájena diskuze, účastníci veřejného projednání byli seznámeni s jejími pravidly.

Pan Štefek, zastupující Tělovýchovnou jednotu Karpentná, poprosil Ing. Krzyžankovou o pomoc ohledně jejich klubovny, která má být zbourána. Současně se obrátil na starostku Třince RNDr. Palkovskou s dotazem na jejich předchozí korespondenci o zmírnění dopadů na tělovýchovnou jednotu. Ing. Krzyžanková nabídla možnost dalších jednání s tím, že je však pro ŘSD závazné dokončené územní řízení, aby mohli pokračovat v čemkoliv dalším.

Dále se tázal místní občan, zda je více vydra nebo demolice 12 rodinných domků? Uvedl, že v dotčeném meandru už dávno nic není. Rekce se ujala RNDr. Koutecká a uvedla, že jejím úkolem bylo zhodnotit vliv na Evropsky významnou lokalitu Olše, v tomto případě na mihuli a vydru, s tím, že další dopady se řeší v jiných dílčích částech dokumentace. Do hodnocení vlivu na soustavy Natura 2000 nelze zahrnovat vlivy další, které se hodnotí jinými částmi dokumentace, hodnocení vlivu na soustavu Natura 2000 je jen jednou z částí komplexního posouzení. Místní občan pokračoval v dotazu s tím, zda je prokázán výskyt vydry ve zmíněném meandru. RNDr. Koutecká reagovala na připomínku s tím, že podklady pro své hodnocení jsou uvedeny na stránkách Ministerstva životního prostředí, tyto podklady byly shromážděny odborníky na základě průzkumů. Pro hodnocení vlivů na Naturu 2000 není nezbytné, aby tam její zpracovatel zaznamenal výskyt vydry, není tedy nutné, aby na tomto konkrétním místě měla vydra noru a vyváděla mláďata. V tomto případě sahá EVL od Vendryně až do Bukovce na hranici s Polskem. Je zde zaznamenáno určité množství tohoto druhu a je třeba chránit celý biotop vydry, nejedná se jen o to, zda bude záměrem dotčen jedinec či dva, ale je třeba chránit životní prostředí tohoto druhu tak, aby nebylo stavbou dotčeno, případně bylo dotčeno co nejméně. RNDr. Ludvík k tomu uvedl, že hodnocení vlivu na soustavu Natura 2000 je jasně legislativně daný proces a jestliže nějaký záměr může mít vliv na tyto oblasti, musí být zpracován ve variantách a musí být jednoznačně vybrána ta, která má nejmenší vliv. Dále zdůraznil, že Natura 2000 má přednost před ostatními složkami, právě proto, že je to takto stanoveno zákonem. RNDr. Veselý k tématu uvedl, že soustava Natura 2000 je velmi ostře sledovaná i našimi odborníky a každé území tam zařazené je v určitém časovém sledu revidováno. Pro vydru probíhalo poslední mapování v letním i zimním období roku 2007 a výsledky z tohoto mapování jsou odesílány do národní databáze. Autoři hodnocení vlivu na lokality Natura 2000 jsou povinni tuto databázi využívat pro jejich hodnocení. Kdyby se stalo, že by došlo k zániku důvodu ochrany, byla by taková lokalita postupně vyřazena z lokalit Natura 2000. Z toho plyne, že pokud nedošlo k vyjmutí EVL Olše z národního seznamu lokalit, znamená to, že tam důvod ochrany (tj. vydra a mihule) stále přetrvává. Místní občan navrhl přemostění dotčeného meandru a ukázal jej na mapě. Ing. Krzyžanková uvedla, že posunutí trasy bez jakýchkoliv dalších změn možné není. Trasa byla studována v několika variantách, posun, který místní občan navrhl vyvolával další změny zejména v napojení křižovatek. Nelze vybudovat pouze most, musela by být řešena i křižovatka, která by tak byla prostorově náročná a ve výsledku by muselo dojít k zastavění celého meandru. Dále upozornila, že i tento posun trasy by vyvolal demolici některých objektů.

Pan Schwarz ze Sdružení za zdravé životní prostředí Bystřice uvedl, že navrhli trasu varianty G, která západně od meandru řeky Olše, tuto variantu předložili spolu s tisícem podpisů, avšak nedostali žádnou odpověď. Dále vznesl dotaz k rozptylové studii, zejména k oxidům síry z dieslových motorů kamionů, které projedou lokalitou. Ve studii neviděl, jakým způsobem budou oxidy síry likvidovány. Ing. Paciorková odpověděla, že rozptylová studie je zpracována autorizovanou osobou a je zpracována podle platné legislativy, jsou v ní uvedeny imisní limity pro látky požadované českou legislativou. Není problém dopočítat

i oxidy síry, ale ty nejsou požadovány legislativou, a proto nebyly ve studii uvedeny. Pan Schwarz s odpovědí nesouhlasil s tím, že zákon o liniových stavbách udává kolik musí být podíl skleníkových plynů, těžkých kovů a krom toho i oxidy síry. RNDr. Ludvík souhlasí se seznamem znečišťujících látek, avšak vysvětlil, jakým způsobem se v Česku tvoří rozptylové studie na liniové stavby. Ty musí být zpracovány podle schválené metodiky, přičemž nejčastěji používanou je Symos. Tato metodika vychází z emisních faktorů pro jednotlivé škodliviny. Tyto faktory jsou stanoveny v závazném předpise vydávaném Ministerstvem životního prostředí. Nepoužívá se tedy průměrné procento síry v naftě, ale tyto emisní faktory, které jsou základem pro rozptylovou studii. Z těchto vstupních dat se vypočítají emise pro jedno vozidlo a pak jsou vynásobeny pro všechna vozidla, která by měla v úseku jezdit. Celkové emise se poté vypočtou pro určitý úsek stavby, jehož délka je odvislá od referenčních bodů. Pomocí modifikovaného Suttonova vzorce se počítá rozptyl látek v ovzduší na základě pro to místo platné podrobné stabilitní větrné růžice. U silnic je v rámci EIA doporučeno hodnotit dvě hlavní škodliviny, a to PM_{10} a NO_x , další látky jsou na zpracovatelských rozptylových studiích, někdy ještě řeší benzen, někdy benzo(a)pyren. Oxid siřičitý se v podstatě téměř neřeší u liniových staveb, a to proto že emisní faktory jsou podstatně nižší než u výše zmíněných škodlivin a emisní limity jsou v podstatě srovnatelné, takže pokud emisní faktor je podstatně nižší, pak i výsledek v prostředí je podstatně nižší. Pokud u silnice zjistíme, že v jednotlivých referenčních bodech nedochází k překračování nejvyšších přípustných koncentrací pro PM_{10} , NO_x , benzen, případně benzo(a)pyren, tak můžeme tvrdit, že nebude docházet ani k překračování nejvyšších přípustných koncentrací pro SO_2 . Počty vozidel, stáří a jejich struktura jsou také dané. Pan Schwarz k tomu již jen pro ilustraci uvedl, že vozidlo se spotřebou 13 litrů nafty za hodinu, spotřebuje při desetihodinové pracovní době cca 210 kg síry za rok. Ing. Krzyžanková k tomu ještě uvedla, že na nové komunikaci budou lepší parametry, což povede k nižší produkci emisí, při stávajícím dopravním zatížení.

Slovo si vzal Ing. Procházka z ŘSD a reagoval na dotaz pana Schwarze ohledně občanským sdružením navrhované varianty. V tomto směru uvedl, že při výběru variant mimo jiné vycházeli ze závěru zjišťovacího řízení, kde se vyjádřila dvě občanská sdružení, žádné z nich však nebylo výše zmíněné. Neví tedy, kde byla výše zmíněná varianta uvedena a kam byla poslána. Pan Schwarz uvedl, že trasa byla zpracována před osmi lety a petice byla zaslána Parlamentu ČR asi před devíti lety. Varianta občanského sdružení byla zpracována od napojení obchvatu Jablunkova, západním směrem od řeky Olše a napojovala se na trasu u Oldřichovic. V tomto směru zkonstatoval, že nerozumí tomu, proč se devět let nic nedělo a začalo se to řešit až teď. Uvedl i další varianty, které byly zpracovány, ale vedly přes zástavbu Hrádku, proto nebyly akceptovány. Pouze varianta G byla občany odsouhlasena, přesto nebylo ani z technického hlediska odpovězeno, proč je tato varianta G špatně. Ing. Procházka uvedl, že tento projekt se týká především obce Hrádku, kde to nebylo projednatelné v obci. Nakonec byla přijatelná varianta přeložení na společné těleso s III. železničním koridorem. Tato varianta se v obci ukázala jako projednatelná, její směřování však předeslalo i směrové vedení v úseku na Třanovice.

Občan Stříteže, pan Krška zkonstatoval, že projednávaná komunikace měla být postavená již v roce 2006, zároveň vzkázal společnosti Hyundai, že své výrobky nebude moci převážet po silnici I/68 vzhledem k jejím nedostatkům. Zároveň dodal, že je za urychlenou výstavbu rychlostní komunikace I/11, zejména kvůli rostoucí hustotě dopravy na stávající komunikaci. Chápe otázky životního prostředí, ale stávající komunikace je mnohem neekologičtější, než výstavba a provoz nové. Dále vznesl dotaz zda již začalo vykupování pozemků. Ing. Krzyžanková nastínila harmonogram realizace přeložky. Poté co bude uzavřena EIA, bude dopracována dokumentace pro územní řízení a podána žádost o územní

řízení s tím, že by to mohlo být již v tomto roce, zhruba do pololetí. Po nabytí právní moci rozhodnutí o umístění stavby je ŘSD připraveno zahájit majetkoprávní řízení s občany, tj. výkupy. Majetkoprávní činnost by měla být zahájena v letošním roce. Do podzimu by měly být dopracovány další podklady pro stavební povolení. V příštím roce by měl být vybrán zhotovitel stavby. V závěru svého vystoupení pan Krška vzkázal společnosti Hyundai, aby nespěchala s výrobou a přepravou osobních automobilů, protože Česká republika nedodržela slib ji navázat na komunikační spojení se Slovenskem.

Občanka Bystřice vznesla dotaz k přemostění řeky Olše, znovu otevřela otázku varianty pana Schwarze. Zároveň předala zástupci příslušného úřadu odebranou vodu z řeky Olše v Bystřici. RNDr. Koutecká reagovala s tím, že posuzovala varianty, které jí byly předány dle projektové dokumentace. Následně reagovala další občanka Bystřice, která upozornila na odebranou vodu z řeky Olše, ta byla odebrána v blízkosti neurčitých navážek železáren. A právě tato navážka má dle jejího mínění vliv na kvalitu vody v řece Olše. Dále požadovala záruku po zástupcích příslušného úřadu za laboratorní vyšetření předaného vzorku. Zástupce příslušného úřadu odkázal paní na Českou inspekci životního prostředí, případně Krajskou hygienickou stanici, kteří jsou schopni udělat rozbor takovéto vody a případně nařídit opatření k zamezení znečištění řeky. Dále se paní pozastavovala nad změnou kvality přírodního prostředí od dob jejího mládí. Projevila též významné obavy o svůj majetek, který při realizaci přeložky bude muset ustoupit. Dále se tázala, proč nebyla zvolena varianta, která by vedla nad současnou zástavbou po estakádě. Ing. Krzyžanková uvedla, že zvolená varianta byla odvislá od výběru varianty v obci Hrádek, tj. po společném tělese se železnicí, ŘSD respektovalo jejich stanovisko. K otázce výkupu uvedla, že po nabytí právní moci rozhodnutí bude probíhat majetkoprávní vypořádávání nároků, to bude provádět pověřená organizace, tím kdo vykupuje je však Česká republika prostřednictvím ŘSD.

Ing. Procházka se věnoval přechodu komunikace obcí Hrádek, kdy bude přeložka pokračovat v poloviční šíři, především k poklesu objemu dopravy směřující k slovenské hranici a vysvětlil důvody, pro které byla tato změna v proudovém uspořádání zvolena.

Pan Škvain za Urbanistické středisko Ostrava, zpracovatele územního plánu, podal písemnou připomínku s tím, že zrušení MÚK Hnojník je v rozporu s územně plánovací dokumentací Hnojníku, tak VÚC Beskydy. Ing. Procházka uvedl, že musí mít vyjádření od Ministerstva vnitra, že křižovatka není nebezpečná, protože je v rozporu s platnými normami. Toto vyjádření od Ministerstva vnitra oznamovatel zatím nemá, a proto nemůže tuto křižovatku vystavět.

Paní Košťálová z Občanského sdružení Beskydčan má vyjádření k posudku, kde požaduje, aby ze stanoviska jednoznačně vyplývalo, že přeložka je realizovatelná pouze bez MÚK Hnojník, to proto, aby tato podmínka mohla být zapracována do územního rozhodnutí. RNDr. Ludvík k tématu uvedl, že v procesu posuzování vlivů na životní prostředí se hledají varianty s nejmenším vlivem na životní prostředí, což je v tomto případě logicky varianta bez MÚK Hnojník, což je uvedeno i v posudku.

Pan Kretek z Lyžbice se dotázal na způsoby řešení ochrany pitné vody v území, konkrétně vody ve studních. Ing. Paciorková uvedla, že dokumentace obsahuje vodohospodářskou část. Pro potřeby dokumentace byly zmapovány všechny studny a pasportizovány. V dokumentaci byla uvedeny podmínka k zabezpečení vodohospodářských charakteristik území. RNDr. Ludvík v tomto směru potvrdil, že je navržena řada podmínek pro ochranu vodních zdrojů ve všech fázích přípravy, výstavby i provozu stavby. Dále uvedl, že navrhovaný záměr bude z hlediska ochrany vody zajištěn mnohem lépe než stávající trasa. Komunikace bude vybavena kanalizací, vypouštění do recipientu bude přes dešťové usazovací nádrže, kde bude možno zadržet nebezpečné látky v případě havárie na

komunikaci. Ing. Krzyžanková dále uvedla, že ŘSD již při zpracování technicko-geologického průzkumu provádí pasportizaci studní, dále ji provádí před fyzickým započítáním stavby, dále je povinnost kontroly i v průběhu stavby, je tak možno předejít problémům.

Pan Mališ z Třanovic uvedl, že bydlí asi 100 – 150 metrů od komunikace R48 a potvrzuje, že stavba a zejména provoz komunikace má významný vliv na životní prostředí, zejména pak na hladinu hluku. Dále zmínil své zkušenosti s možností rozšíření protihlukových opatření. Proto doporučil těm lidem, kteří mají své nemovitosti v blízkosti komunikace a budou osloveni s výkupem, aby neváhali a svou nemovitost prodali, neboť vliv hluku u takové komunikace je velmi vysoký. Je proto rozhodnut, že v případě výstavby odbočky z R48 na Třanovice a v případě, že bude osloven, bude usilovat o prodej své nemovitosti. Dále upozornil na problém výstavby protihlukových opatření v místech zástavby, kdy tato výstavba je v mnoha případech finančně náročnější než odkup blízkých nemovitostí. Zpochybnil též budování nájezdů na přeložku I/11 v Třanovicích, když není problém dojet do Horních Tošanovic rovnou na nájezd na R48. Apeloval také na to, aby se s lidmi komunikovalo a vycházelo se jim vstříc, a to i v případech jejich odškodnění. Ing. Krzyžanková reagovala s tím, že ŘSD by také uvítalo, kdyby v některých případech mohlo přistoupit k odkupu nemovitostí místo jejich finančně náročné ochrany. Nicméně je ŘSD v tomto směru omezeno platnou legislativou, za kterou nemůže jít. Dále uvedla, že bude u silnice R48 provedeno kontrolní měření hluku do 30. 6. 2008, měření bude několikastupňové, tj. v delším a opakovaném sledu a za určitých klimatických podmínek. Měřicí body budou určeny Krajskou hygienickou stanicí. V případě, že hlukové limity někde dodrženy nebudou, budou nařízena dodatečná ochranná protihluková opatření.

Pan Štefek vznesl dotaz, zda celá stavba přeložky je schválena vládou. Odpovědi se ujal Ing. Procházka a uvedl, že je nejen schválena, ale i nařízena usnesením vlády č. 550 ze dne 10. 5. 2006. Toto vládní usnesení se týká i průmyslových zón a v jeho přílohách je ŘSD nařízeno jaké stavby mají být realizovány.

Pan Vavroš, občan Stříteže, vznesl dotaz zda budou realizována protihluková opatření na mostní konstrukci vedoucích až do zářezu v obci v oblasti střítežských rybníků, vč. vybudování zalesněného pruhu v šířce 50 metrů. Ing. Krzyžanková uvedla, že součástí dokumentace pro územní rozhodnutí bude zpracování hluková studie, která určí výstavbu protihlukových opatření. Následně v dokumentaci pro stavební povolení bude hluková studie zpracována znovu, jelikož se dostáváme ještě na podrobnější parametry, bude tedy zpřesněna výstavba protihlukových stěn. Kontrola jejich správného použití je zabezpečena krajským hygienikem, a to tak, aby byly dodrženy hygienické limity. Následně pokud by někde nebyly dodrženy, budou řešena doplňková protihluková opatření. Nejefektivnějším protihlukovým opatřením je výstavba protihlukové stěny v těsné blízkosti komunikace, když toto nestačí, je třeba ochránit před hlukem dotčený objekt, např. záměnou stávajícího oplocení pozemku za úplné protihlukové oplocení dochází k ochraně zahradního prostoru. Pan Vavroš na to reagoval s tím, že v dotčeném území mají zahrady, které si pořizovali k oddechu a relaxaci a takovéto protihlukové oplocení pozemků mu z hlediska pohody nepřijde příliš vhodné. Dále se dotázal, za jak dlouho po dodatečném měření po realizaci stavby je možno vybudovat tato doplňková protihluková opatření. Ing. Krzyžanková uvedla, že v případě diskutovaného problému silnice R48 předpokládají realizaci doplňkových protihlukových opatření do konce roku, tj. nejdéle do jednoho roku. Pan Vavroš se zeptal zpracovatele posudku jaké v posudku zohledňují hlukové limity a proč počítá s desetinnými čísly. RNDr. Ludvík odpověděl v tom smyslu, že při zpracování hlukové studie se vychází z legislativních limitů, které jsou v ČR poměrně přísné. Zákonem je stanoven limit pro hladinu hluku pro denní dobu, pro dobu noční je pak o 10 decibelů nižší. Přednostně se tedy protihluková opatření navrhuje tak, aby v referenčních bodech u chráněné zástavby bylo dosaženo hladin hluku o něco nižších, než je

příslušný limit, většinou o 5 decibelů. Pokud by pak protihlukové stěny vycházely např. velmi vysoké a byl by problémem z hlediska ochrany krajinného rázu, pak se stanovují protihluková opatření tak, aby byl bezpečně splněn hlukový limit. Vzhledem k tomu, že běžné hlukové modely vykazují odchylku plus mínus 2 decibely, propočítávají se hluková opatření tak, aby splňovaly limity o 2 decibely nižší, než je stanoven zákonný limit. Dále upřesnil, že jiné limity jsou pro výstavbu silnic, jiné pak pro staré silnice, které představují starou ekologickou zátěž. Pan Vavroš vznesl další dotaz, zda hodnoty udávané v tabulkách byly upravovány tak, aby to vycházelo. RNDr. Ludvík uvedl, že již hluková studie v dokumentaci stanovila taková místa, kde by mohlo dojít k překročení hlukových limitů a na tyto úseky navrhovala protihluková opatření. Z hlediska hodnocení vlivů považuje zpracovatel posudku tuto studii za dostatečnou. Dále uvedl, že není cílem posuzování vlivů stanovovat přesné rozměry protihlukových stěn, ale je třeba zjistit, zda z hlediska vlivů na životní prostředí jde stavbu v území umístit a za jakých obecných podmínek. Proto je v podmínkách návrhu stanoviště uveden požadavek na zpracování podrobné hlukové studie, která bude vycházet z upřesněného počtu vozidel na komunikaci v souvislosti s reálným počtem automobilů na silnici R48 a jednak z upřesněných směrových a výškových parametrů silnice. Tato hluková studie bude modelovat hlukovou situaci v delším výhledu, tj. mezi lety 2025 až 2030 a musí přesně modelovat jednotlivá protihluková opatření, vč. polohy, rozsahu a výšky protihlukových stěn. Další podmínkou stanoviště je požadavek na provedení kontrolního měření hluku po zprovoznění silnice a v případě signalizace překročení limitů hluku, bude třeba realizovat dodatečná protihluková opatření. Pan Vavroš dále zkonstatoval, že kdyby se stát důstojně vypořádal s majiteli objektů určených k demolici, nebylo by třeba na veřejném projednání řešit vydry a mihule. Ing. Krzyžanková opět potvrdila, že je vázána platnou legislativou a změnu je třeba iniciovat v Parlamentu ČR. ŘSD nemůže iniciovat změnu legislativy, protože je pouze organizací, které provádí výstavbu a správu komunikací. Starostka Třince RNDr. Palkovská v souvislosti s plánovaným odkupem pozemků uvedla, že byla u jednání s náměstkem ministra panem Hodačem, kde se snažili panu náměstkovi vysvětlit, že je třeba pozemky pro komunikaci vykupovat za důstojných podmínek.

Pan Schwarz uvedl, že považuje celý projekt za neprofesionálně vedený. Uvedl, že trasa se řeší již přes 15 let, kdy byla navržena trasa Sever – Jih, ta je však v současnosti nerealizovatelná a tak je třeba urychleně realizovat variantu současnou. Když byla navrhována Varianta G před devíti lety, byla intenzita dopravy ve Vendryni 14 000 automobilů za den, dnes je již 25 000. V této souvislosti se vrátil k vedení komunikace v obci Hrádek a dotázal se, proč nebyl i tento úsek realizován jako rychlostní komunikace. Domnívá se, že v Hrádku a dál jsou sice v současnosti intenzity dopravy menší, ale během několika let dojde i zde k jejich navýšení. Ing. Procházka zdůraznil, že není možno v tomto území naprojektovat rychlostní komunikaci, a to vzhledem k poměrům v území, nejedná se tedy o rychlostní silnici. Dále uvedl, že v Hrádku v současnosti opravdu není třeba projektovat čtyřpruh, ale v budoucnu to asi bude nutné, avšak s ohledem na to, že při realizaci současné komunikace s tím bude počítáno, nebude dostavba dvou pruhů tak finančně náročná.

Pan Pašek z Třanovického ekologického sdružení obecně apeloval na zpracovatele dokumentací a posudků, aby posuzovali komplexně životní prostředí jako celek i s ohledem na kumulativní vlivy stávajících staveb. V současnosti je častým závěrem posudků to, že vlastní přínos stavby je tak malý, že lze stavbu povolit, což je však v rozporu, jestliže v dané lokalitě jsou již limity překračovány, žádný další přírůstek by pak neměl být povolen. Dále uvedl, že v současnosti projednáváme přeložku, ale v budoucnu by měla vedle ní být železnice, tam budou další velké vlivy. Dále se dotázal, zda v budoucnu, když se budou vlivy kumulovat, někdo bude dodatečně řešit další problémy, jestli se tedy budou předělávat i protihluková opatření na přeložce. Ing. Paciorková uvedla, že v dokumentaci se kumulativní

vlivy v rámci možností hodnotí. Emisní vliv stavby se přičítá ke stávajícímu. Současná legislativa v oblasti ochrany před hlukem říká, že si každý zdroj hluku musí řešit svoji situaci sám. V rámci posuzování vlivů na životní prostředí je však zhodnocení kumulativních vlivů hluku nezbytné, byť při realizaci řeší hygienik zdroj hluku samostatně. Ing. Krzyžanková k tomu dodala, že vzájemné ovlivnění železnice a přeložky přichází v úvahu pouze v Hrádku, kde to je jedna stavba a zde je také takto posuzována.

Paní Sikorová uvedla, že má nemovitost v Oldřichově a z jedné strany má být realizována obslužná komunikace. Navrhuje její přesun na blízkou louku, kde již cesta je a slouží sto let. Domnívá se, že důvod proč tam nebude realizována je ten, že u louky bydlí vlivní lidé, kteří tuto cestu před domem nechťejí, a proto vede před domem jejím. Ing. Krzyžanková uvedla, že nezná ty vlivné lidi o kterých paní mluvila, ale ujistila ji, že parametry komunikace jsou dány předem a nelze s nimi manipulovat podle toho, zda sousedí s vlivnými lidmi či nikoliv. Zároveň uvedla, že se ŘSD snaží využívat již stávajících komunikací tam, kde je to možné, v závislosti na parametrech. Vybidla paní k jednání po veřejném projednání, kde se pokusí projektant vyjasnit volbu aktuální varianty.

Pan Krška uzavřel svým vystoupením veřejné projednání, zopakoval požadavek na rychlou dostavbu komunikace s tím, že dosavadní komunikace je kapacitně nedostatečná.

Pověřená osoba ukončila veřejné projednání záměru.

III. ZÁVĚR

Vlivy záměru „Přeložka silnice I/11 (I/68) Třanovice – Oldřichovice – Bystřice“ byly projednány ze všech podstatných hledisek.

Jako pověřená osoba konstatuji, že byla naplněna všechna zákonná ustanovení pro veřejné projednání posudku a současně dokumentace k záměru „Přeložka silnice I/11 (I/68) Třanovice – Oldřichovice – Bystřice“ podle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), ve znění zákona č. 93/2004 Sb. a § 4 vyhl. č. 457/2001 Sb., o odborné způsobilosti a o úpravě některých dalších otázek souvisejících s posuzováním vlivů na životní prostředí.



Mgr. Daniel Brix
pověřený řízením veřejného projednání

