



Hnutí DUHA
místní skupina Olomouc

A > Dolní náměstí 38, 779 00 Olomouc
T > 585 228 584
F > 585 228 584
E > olomouc@hnutiduha.cz
W > www.hnutiduha.cz/olomouc
IČO > 44936354

Ministerstvo životního prostředí
Odbor posuzování vlivů na životní
prostředí a a integrované prevence
Vršovická 65
Praha 10 – Vršovice
100 10

Olomouc, 23. 6. 2015

Písemné vyjádření k shrnutí změn projektu Dálnice D1, stavba 0137 Přerov – Lipník nad Bečvou

1. Nedostatečně vyhodnocený vliv na fragmentaci krajiny v širším okolí záměru (kumulativní vlivy)

Přestože úsek D1_0137 Lipník – Přerov vede převážně intenzivně obhospodařovanou zemědělskou krajinou s nízkou druhovou rozmanitostí, dojde k dalšímu zvýšení fragmentace krajiny a narušení migračních cest velkých savců (D1 se připojí asi 2 km od stávajícího ekoduktu na R35 u Dolního Újezdu, čímž dále zhorší jeho funkčnost, již dnes problematickou).

Je zřejmé, že úsek D1_0137 není stavba izolovaná, ale s celou dálnicí D1 tvoří (nebo by alespoň měla tvořit) funkční celek. Dopady výstavby dálnice je proto třeba vnímat v širším kontextu krajiny, podobně jako plánujeme výstavbu dálniční sítě s ohledem na napojení na stávající komunikace. Od roku 2000, kdy proběhlo posuzování vlivu stavby na životní prostředí, došlo nejen ke změnám v samotném projektu D1_0137, ale také v okolní krajině. Intenzita dopravy se za patnáct let zvýšila, vznikly nové úseky D1, nové průmyslové zóny i nová obytná zástavba. Při posouzení změn úseku 137 je proto nutné brát v úvahu i změny v krajině a dopad, jaký D1 na severní Moravě a ve Slezsku má. Také úroveň našich poznatků o stavu krajiny a postupu fragmentace se výrazně zvýšila, například v roce 2010 byl dokončen projekt vědy a výzkumu Ministerstva životního prostředí ČR VaV-SP/2d436/08 „Vyhodnocení migrační propustnosti krajiny pro velké savce a návrh ochranných a optimalizačních opatření“ hodnotící průchodnost a konektivitu krajiny pro velké savce na úrovni celé ČR (Anděl et al., 2010).

Skupina živočichů nejvíce ovlivněná zvyšující se fragmentací krajiny jsou velcí savci s velkými prostorovými nároky, především pak zvláště chráněné druhy vlk obecný, rys ostrovid medvěd hnědý, které se pravidelně společně vyskytují pouze v Beskydech. Jejich trvalá existence je však závislá na propojení s jádrem karpatské populace, a toto propojení bylo v posledních patnácti letech výrazně oslabeno rozšířením silnice I/11, výstavbou průmyslové zóny Nošovice a zvýšenou dopravní zátěží v Jablunkovském průsmyku. V jedné z posledních proluk mezi Mosty u Jablunkova a státní hranicí ČR/SR je z důvodů vysokého provozu a parkování kamionů silnice prakticky neprůchodná (Váňa et al., 2012). Z nové studie Agentury ochrany přírody a krajiny ČR (Hlaváč et al., 2014) vyplývá, že zvířata si momentálně netroufají překonat Jablunkovskou brázdou a pokud se funkční migrační propojení nepodaří obnovit, jsou populace velkých šelem odsouzeny k zániku (Hlaváč et al., 2014).

Migrace do dalších oblastí ČR je závislá především na průchodnosti Moravské brány, kterou protíná kromě D1 zhruba stejně frekventovaná R35 a hlavní železniční koridor.

Obě dvě zmíněná území – Moravská brána a Jablunkovsko – přitom patří mezi území, kde nejsou spolehlivě vyřešeny závazky státu – Ministerstva dopravy a jeho resortní organizace, Ředitelství silnic dálnic (ŘSD):

- I. Není realizována odpovídající výsadba v migračních koridorech K1 a K2 na úseku D47_04, především podél vodoteče Žabník, což je jedna z podmínek výjimky Ministerstva životního prostředí ze dne 10.2.2010 (č.j. 365/M/10, 6944/ENV/10). Výsadba remízů, skupin dřevin a

souvislých pásů zeleně o šířce 50–100 metrů podél os obou koridorů měla být ukončena do **31. 12. 2012** jako kompenzace bariérového efektu dálnice D47 (D1) a jako náhrada za nepostavený ekodukt v tomto úseku dálnice.

- II. Není vybudován migrační průchod přes Jablunkovskou brázdou pro velké savce, což byl úkol, který byl Ministroví dopravy uložen v Usnesení vlády č. 550/2006 z důvodu kompenzace zvýšené intenzity dopravního provozu mezi závodem Hyundai v Nošovicích a závodem Kia v Žilině ve Slovenské republice. Koridor měl být vybudován do **31. 12. 2008**. Ačkoliv Ředitelství silnic a dálnic předložilo několik návrhů tohoto řešení (ekoduktu), žádný dosud nebyl projektově připraven ani předložen pro proces hodnocení vlivu stavby na životní prostředí.

Jedná se o zásadní změnu oproti posuzování stavu v roce 2000, kdy žádný z popisovaných problémů neexistoval, a tedy nemohl být náležitě hodnocen. Protože navíc příslušná kompenzační opatření nebyla realizována, je třeba pozastavit zvyšující se fragmentaci krajiny do doby, než budou tato realizována.

Požadujeme proto, aby jednou z podmínek závěrů vyhodnocení změn projektu byla podmínka, že výstavba úseku D1_137 bude zahájena nejdříve k datu, kdy budou citovaná kompenzační opatření v širším okolí záměru – v Moravské bráně a na Jablunkovsku bezvadně dokončena.

Na okraj uvádíme, že ŘSD si v roce 2012 zadalo zpracovat studii, ze které vyplynulo, že 3 mostní objekty SO 222, 223 a 224, které byly do projektu vloženy dodatečně jako „mosty pro zvěř“ (jejichž odhadovaná cena bez DPH dle ŘSD přesahuje 30 mil. Kč) neslouží jako podchody pro zvěř, není zřejmé, kdo je navrhl a z hlediska migračních potenciálů postačí nahradit posuzované mosty propustky o průměru 1,0–1,5 metru. Vypuštěním zbytečných opatření, jejichž význam a smysl není znám, by stát mohl ušetřit finance a věnovat je do smysluplných opatření na ochranu přírody a krajiny, ke kterým se zavázalo, a které alespoň částečně kompenzují negativní dopady dálnic na životní prostředí.

2. Rizika související s využitím skládky popílků jako stavebního materiálu či podkladu pro stavbu

Trasa stavby dálnice D1 – 137 vede přes skládku popílků Předmostí, skládku popílků Prosenice a přes jezero v předpolí skládky popílků Prosenice.

Popílký jsou materiál, který sice lze dále využít např. ve stavebnictví nebo zemědělství, primárně však jde o odpad, který je třeba uskladnit. Popílký se od sebe velice liší a jejich rozboru před případným využitím je třeba věnovat značnou pozornost. Využití popílek jako podkladový materiál a „schovat“ jej pod pozemní komunikaci se tak zdá být ideálním ekologickým řešením. Tento materiál ovšem není dobrým stavebním materiálem, jelikož se může chovat neočekávaně (může např. bobtnat při styku s vodou jako v případě D47) a je třeba mu věnovat při přípravě stavby dálnice patřičnou pozornost. Zejména je třeba provést **důkladný geologický průzkum a laboratorní zkoušky celého obsahu skládky.**

Ke skládkám popílků se vyjadřuje i **stanovisko o hodnocení vlivů na životní prostředí (EIA)** ze dne 29. září 2000, č.j. NM700/2333/2893/OPVŽP/00. Podmínkou souhlasného stanoviska pro fázi přípravy stavby bylo v souvislosti se skládkami popílků provedení podrobného inženýrsko-hydrogeologického průzkumu, stejně jako fyzikálně-chemického, ekotoxikologického, případně jiného průzkumu (bod 3.1.)

K použití popílků do tělesa dálnice existuje technický předpis TP 93. Pro průchod stavby skládkou Prosenice byly vytvořeny zvláštní technické kvalitativní podmínky (ZTKP), které jsou součástí zadávací dokumentace. Podmínky pro použití popílků podle těchto předpisů jsou však velice náročné zejména na klimatické podmínky.

U skládky popílků Předmostí podle ZTKP - Kapitola 4: Zemní práce - však zadavatel **žádné nutné a požadované průzkumy podle stanoviska EIA neprovedl**. Podle ZTKP zhotovitel tuto skládku celou odtěží a převeze na jinou, již ale zpoplatněnou.

Pokud se zadavatel rozhodl trasovat dálnici přes skládku právě proto, aby ji ekologicky „zlikvidoval“, pak se jeho úmysl kvůli neprovedeným průzkumům zásadně minul účinkem. Nyní bude na náklady státu celá skládka nákladními auty převezena na zadavatelem zatím neurčenou skládku. To s sebou nese řadu dalších negativních efektů - zbytečnou zátěž okolních komunikací, nutnost platit na nové skládce poplatky za uskladnění atd. Tyto **zvýšené náklady** se samozřejmě promítnou i do ceny celé stavby. V případě, že by trasa dálnice nevedla přes skládku Předmostí, resp. byly dodrženy podmínky stanoviska EIA, mohl by stát tyto náklady ušetřit.

Skládce Prosenice již zadavatel věnoval více pozornosti. Na rozdíl od skládky Předmostí se ale rozhodl tuto skládku ponechat a trasu dálnice vést zářezem skrz skládku. Skládka ovšem obsahuje i zvodnělé části popílků, u kterých podle doplňkového geologického průzkumu „*není vyloučeno bobtnání*“. Eliminace případných rizik má být zajištěna dodržením ZTKP. **Vzhledem k náročnosti ZTKP a TP 93 např. na klimatické podmínky lze pochybovat o tom, že se zhotoviteli podaří tento technický předpis dodržet.**

Nejproblematictější se ovšem zdá být **jezero, které se vytvořilo na skládce Prosenice**. Podle ZTKP zde **nebyly** v žádné fázi přípravy stavby **provedeny průzkumné sondy**, což je s podivem zejména v souvislosti s již zmíněnou odpovědností zadavatele za kvalitu projektové dokumentace. Zadavatel předpokládá, že zhotovitel ve zhruba 5 metrů hlubokém jezeře vyrobí násyp z lomového kamení, na kterém následně vytvoří podklad pro těleso dálnice. Není ovšem zatím známo, jak se bude dno jezera chovat a zda jde o stabilní materiál.

Zadavatel tak díky nedokonalé přípravě riskuje, že v průběhu realizace se objeví skutečnosti, pro které bude zhotovitel pro „nepředvídatelné fyzické podmínky“ požadovat změnu smlouvy, resp. prodloužení doby plnění. Nejsnazším řešením pro zhotovitele pak bude samozřejmě odtěžení rovněž celé skládky Prosenice, čímž by se již naprosto setřel smysl trasování dálnice přes skládky popílků.

Rizika související s využitím skládky popílků jako stavebního materiálu či podkladu pro stavbu silnice nebyla v žádném stupni projektové dokumentace detailně popsána a navrhované řešení není dostatečně zdůvodněno. Materiál popílkovišť nebyl v žádném stupni projektové dokumentace dostatečně podrobně prozkoumán a rizika nebyla detailně popsána.

Podmínky pro použití popílků na stavbě, které stanoví technický předpis TP 93 a zvláštní technické kvalitativní podmínky pro danou stavbu jsou velice náročné zejména na klimatické podmínky a tak velmi obtížně splnitelné.

U skládky popílků Předmostí zadavatel žádné nutné a požadované průzkumy podle stanoviska EIA neprovedl. Podle ZTKP zhotovitel tuto skládku celou odtěží a převeze na jinou, již ale zpoplatněnou.

Skládka Prosenice má být zachována, trasa povede skrz skládku. Pro stavbu tedy platí výše zmíněné náročné podmínky pro použití popílků na stavbě. Rizikem je stavba silnice přes 5m hluboké jezero vytvořené na skládce Prosenice. V žádné fázi přípravy stavby nebyly provedeny průzkumné sondy a není tedy známo, jak se bude dno jezera chovat a zda jde o stabilní materiál.

Požadujeme proto, aby před vydáním závěru vyhodnocení změn byly zpracovány dodatečné geoprůzkumy a vyhodnocena hospodárnost navržených řešení.

S pozdravem

Miroslav Kutal
koordinátor Hnutí DUHA Olomouc

Literatura:

Anděl P., Mináriková T. & Andreas M. (2010) *Ochrana průchodnosti krajiny pro velké savce*.
Liberec: Evernia

Hlaváč V., Bartošová D., Jaskula F. & Strnad M. (2014) *Zpráva o stavu populací velkých šelem v
EVL Beskydy*. Praha: Depon in: Agentura ochrany přírody a krajiny ČR

Váňa M., Stýskala J., Bojda M. & Kutal M. (2012) Propustnost silničních komunikací na
významných migračních koridorech v oblasti CHKO Beskydy. In: *Velké šelmy a jejich
migrační koridory v Západních Karpatech: Malá Fatra – Kysucké Beskydy – Moravskoslezské
Beskydy – Javorníky*, ed. M. Kutal, pp. 17–22. Olomouc: Hnutí DUHA Olomouc.