



03.

Dopravní infrastruktura a obchvat

Zatímco veřejnosti se opakuje, že projekt má zelenou, samotné podklady k přeložce dokazují opak:

už teď jsme na hraně hlukových i emisních limitů. Gigafactory přitom v těchto výpočtech ještě vůbec není.

Studie upozorňuje na možné překročení hlukových limitů v noční době i na zvýšené zatížení ovzduší v oblasti, která je už dnes emisně zatížená. Přesto se mluví o tom, že celý projekt má „zelenou“. To ale zcela ignoruje kumulativní dopady, které přinese samotná gigafactory a související provozy – tedy tisíce aut denně navíc, hluk, vyšší produkci CO₂ i prachových částic.

Průmyslové zóny podobného rozsahu vždy znamenají dramatický nárůst kamionové dopravy a zátěž pro okolní komunikace. Zástupci projektu sice deklarují řešení v podobě přeložek silnic a obchvatu, ale jak ukazuje praxe, například v Dobrovízi nebo Mošnově, realita bývá často úplně jiná. Je navržen provizorní sjezd z dálnice D1 ze směru Bohumín – Polsko, a to nejen pro samotnou výstavbu, ale také pro první výrobní fázi. To v nás vzbuzuje reálné obavy, že bude docházet k rizikům z hlediska již tak zvýšené dopravy. Nedokážeme si představit onu funkcionalitu, tedy že bude na dálnici docházet ke sjíždění vozidel a opětovného najíždění z areálu gigafactory a následnému otáčení na provizorním podjezdu pod dálnicí ve směru na Polsko.

Máme obavy, že jakákoliv dopravní komplikace na dálnici D1, bude mít za následek zastavení dopravy a z toho plynoucí hledání objízdných tras. Již dnes intenzivně vnímáme zvýšený hluk na dálnici D1 o znečištění výfukovými plyny ani nemluvě.

Samotná realizace obchvatu I/67 Bohumín – Karviná je prozatím ve fázi studií. Navíc má být dokončena až v roce 2034.

ŘSD deklaruje, že stavba má prioritu a je zabezpečeno financování výstavby. Nicméně je z okolností zřejmé a více než pravděpodobné, že bude dokončen až v roce 2034. Také z toho důvodu, že již zpracované posouzení vlivu na životní prostředí EIA je potřeba vypracovat znovu. Jedním z důvodů je ta skutečnost, že se při jejím zpracování nepočítalo s vybudováním gigafactory.

Má-li průmyslový park vzniknout, máme reálnou obavu, že dopravní obslužnost z jižního směru od města Orlové, Rychvaldu, bude i přes existenci obchvatu probíhat přes centrum Dolní Lutyně, resp. místní části Nerad.

Tato lokalita, resp. komunikace v ní není dimenzována na takovou předpokládanou zvýšenou dopravu, neexistuje zde chodník, případně cyklostezka. Také je třeba podotknout, že přizpůsobení této komunikace novým požadavkům má návaznost na další plánované stavby, především kanalizace v místní části Nerad.

Při výstavbě obchvatu, která je odhadována na čtyři roky, bude celá lokalita zatížena abnormálně a lze reálně předpovídat velké znečištění při realizaci způsobené zemními pracemi a dopravou materiálu a výstavbou samotnou. Bude-li v té době probíhat etapizovaná výstavba gigafactory, dojde bezesporu ke kumulaci těchto vlivů, a to v dlouhodobém horizontu.

Stavba se bude muset v cenné krajině více přizpůsobovat zachování znaků a hodnot krajinného rázu nebo ji v daném rozsahu, objemu a architektonickém řešení nebude možné realizovat vůbec.

Jsmo zvědaví, jak to bude posuzováno v okamžiku kumulované výstavby tří staveb – obchvat, vysokorychlostní trať a gigafactory. Každou krajinu je možno popsat pomocí přírodních, kulturních a historických charakteristik. Krajinný ráz je však v různých oblastech a lokalitách různě výrazný, různě čitelný. V určitých situacích jsou znaky jednotlivých charakteristik dobře zřetelné a spoluvytvářejí jedinečnost a nezaměnitelnost krajinné scény – vizuálně vnímaného obrazu krajiny.

Pro naši lokalitu je definován v dokumentu Cílové charakteristiky krajiny pro Moravskoslezský kraj takto:

- Dochované ostrovy původních krajinných struktur zejména podél meandrujících toků Olše a Petrušky v těsném kontaktu s výrazně urbanizovanou a antropicky přeměněnou krajinou.
- Uzavřené prostory ohraničené doprovodnými porosty Olše, členitá maloplošná struktura východní části území v koridoru Petrušky.
- Cenná rybníční soustava severně od Karviné (EVL Karviná-rybníky), cenné polohy kolem meandrujících toků Petrušky a Olše (EVL Niva Olše – Věřňovice, PO Heřmanský stav – Odra – Poolš).
- Údolní niva Olše a jejích přítoků (Petruška, Mlýnka, Lutyňka) s významem pro přirozený rozliv povrchových vod při povodňových situacích (záplavové území)

Aby byl zachován a nikoliv zdevastován krajinný ráz naší lokality, doporučuje se:

- Zachování současného charakteru otevřené krajiny s převážně zemědělským využitím.
- Ochrana liniové struktury meandrujících toků Olše a Petrušky s doprovodem břehových porostů jakožto rysů prostorového členění krajiny, včetně ochrany přirozených odtokových poměrů v údolních nivách.
- Obnova a funkční posílení prvků nelesní rozptýlené zeleně včetně historické rybníční soustavy v k.ú. Staré Město u Karviné jako struktur prostorového členění krajiny s funkcí v rámci prvků ÚSES,
- Regulace rozsahu komerčních ploch s vazbou na dálnici D1 v k. ú. Věřňovice, Dolní Lutyně a Dětmárovice
- Zachování stávající struktury osídlení malých sídel s venkovským charakterem zástavby

Je prezentován opak. Musí se hledat takové řešení, aby se mohly realizovat všechny tři velké stavby.

Zatím to vypadá, že není vůle od některých staveb upustit.

Hledá se takové řešení, které by dopad na krajinný ráz akceptovalo. Máme pocit, že se tak děje za každou cenu. Všechna prezentovaná hodnocení jsou pozitivní.

Rozumíme nutnosti realizovat liniové stavby, jejichž rozvoj je strategicky důležitý pro stát. S čím ale nesouhlasíme je ten stav, aby plánovaná gigafactory zasadila pomyslný hřeb zkázy do stávajícího rázu krajiny. To vše ve prospěch soukromého investora s nejistou přidanou hodnotou, na úkor zachování jedinečnosti nivy Olše, jejich obyvatel a biologické rozmanitosti, kterou bychom měli uchovat a rozvíjet, nikoliv devastovat.

Otázky občanů k tématu

Pokud se zpozdí výstavba přeložky silnice I/67, jak chcete ochránit okolní obce před zahlcením kamionovou dopravou a osobní dopravou – zaměstnanců?

Jaké jsou zkušenosti jiných obcí s přetížením dopravy v důsledku podobných velkých průmyslových projektů?

Jak se zhoršila doprava a bezpečnost v obcích, které zažily podobný typ průmyslové výstavby, např. Dobrovíz nebo Mošnov?

Jak se osvědčily slibované obchvaty a infrastruktura u těchto projektů? Opravdu pomohly, nebo nakonec doprava zahltila místní obce? Ne vždy a ne pro každého je totiž výhodné obchvat využít.

Jak přesně zabráníte tomu, aby Dolní Lutyně nezažila dopravní kolaps podobně jako jinde, kde obec musela doslova bojovat o svůj klid?

Pokud nebudou opatření fungovat, kdo ponese odpovědnost za zvýšenou kamionovou dopravu a její negativní dopady na obyvatele okolních obcí? Zejména hluchost a prašnost až už v rámci dlouhé výstavby nebo samotného provozu.

Obchvat Nošovic se slibuje spoustu let. Dodnes není dostavěn. Skutečně je tato stavba plánována před samotnou výstavbou nebo se budou riskovat lidské životy, jako je tomu u zmiňovaných Nošovic?

Jak se zvýší hluk, emise a riziko dopravních nehod v obytných oblastech? Je posouzena zdravotní zátěž obyvatel?



Děkujeme za pozornost

budeme rádi, pokud se na nás obrátíte s dotazy

Tel.: (+420) 724 065 864

Mail: info@zachovejmepoolsi.cz

Web: www.zachovejmepoolsi.cz