

ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE

Fakulta stavební - znalecký ústav, institut soudního znalectví

Thákurova 7, Praha 6 – Dejvice, 166 29



ZNALCKÝ POSUDEK

č. 160 – 10

O určení, jaký dopravní, bezpečnostní, ekologický, ekonomický a celospolečenský dopad může mít oddálení dostavby dálnice D8 v úseku stavby 0805 Lovosice – Řehlovice.

Objednatel posudku:

Ředitelství silnic a dálnic ČR

Na Pankráci 56
145 05 PRAHA 4

Účel posudku:

podklad pro správní a soudní řízení
týkající se odvolání a žalob u správních
soudů podaných subjekty občanských a
ekologických sdružení.

Posudek vypracoval:

ČVUT V PRAZE – FAKULTA STAVEBNÍ

Znalecký ústav, institut soudního znalectví
Kolektiv zpracovatelů
Thákurova 7
166 29 PRAHA 6 – Dejvice

Znalecký posudek obsahuje 61 stran včetně obálky a příloh, přičemž byl vyhotoven celkem v 7 kopiích (6 x objednatel, 1 x archiv znaleckého ústavu).

V Praze dne 10. 5. 2010

OBSAH

OBSAH	2
ZNALECKÝ ÚKOL – zadání.....	3
NÁLEZ	3
POSUDEK	5
1. Předmět posuzování.....	5
2. Základní údaje, rozestavěnost stavby	5
3. Důsledky oddalování a prodlužování výstavby úseku Lovosice – Řehlovice	9
4. Hodnocení realizace tunelové varianty Kubačka s ohledem na rozestavěnost stabilizované varianty.....	19
5. Posouzení vlivu rozestavěné trasy dálnice na životní prostředí	27
ZÁVĚRY - VYHODNOCENÍ	35
DOLOŽKA.....	37
PŘÍLOHY	

ZNALECKÝ ÚKOL – zadání

Dálnice D 8 zabezpečuje spojení Prahy s krajským městem Ústí nad Labem a Spolkovou republikou Německo ve směru mezinárodního tahu E 55 směrem na Berlín a Skandinávii. Je součástí IV. Transevropského dopravního koridoru. Plánovaná délka dálnice D 8 je 94 km. V současné době je v provozu v úsecích Praha – Lovosice a Řehlovice – státní hranice, kde navazuje na německou dálnici A 17. Délka provozovaných úseků dálnice D 8 je 78 km. V roce 2007 byla zahájena výstavba posledního úseku Lovosice – Řehlovice (stavba 0805) délky 16 km přecházejícího České středohoří.

Investorskou přípravu této stavby provází od samého počátku řada sporů s ekologickými aktivisty a různými občanskými sdruženími, která se snaží zabránit výstavbě a dokončení této stavby. Příprava stavby byla zahájena už v roce 1994 vyhledávací studií. Právoplatné stavební povolení na první stavební objekt se podařilo získat až v roce 2007, tj. po 13 letech. Původně předpokládaný termín zprovoznění této stavby a tím celé dálnice D 8 koncem roku 2010 nelze dodržet vzhledem k přerušení výstavby některých stavebních objektů. Zpracovatelé se důkladně seznámili s podklady a stavem na místě samém.

Předmětem znaleckého posudku je na výslovný požadavek objednavatele **určení, jaký dopravní, bezpečnostní, ekologický, ekonomický a celospolečenský dopad má oddálení dostavby dálnice D 8 v úseku Lovosice – Řehlovice.**

NÁLEZ

Znalecký posudek je vypracován na podnět a objednávku investora stavby – Ředitelství silnic a dálnic České republiky. Důvodem jeho vypracování jsou odvolání a žaloby u správních soudů podávaná občanskými ekologickými sdruženími.

Výchozí vstupní podklady

Zpracovateli posudku byla investorem poskytnuta *Dokumentace pro stavební povolení úseku dálnice D 8, stavby 0805 Lovosice – Řehlovice*, zpracovaná společností Pragoprojekt, a.s., *Závěrečná zpráva Inventarizačního průzkumu* (zpracovatel – Prof. RNDr. Vladimír Bejček, CSc.), charakteristika rozestavenosti stavby a letecké fotografie stavby.

Ke zpracování posudku byly dále použity následující dokumenty a posudky:

- Dokumentace programu č. 327 220 Výstavba dálnice D 8 Praha – Ústí n. Labem – státní hranice ČR/SRN – schválená Usnesením vlády ČR č. 499 ze dne 26. 5. 2004.
- Dokumentace programu č. 327 220 Výstavba dálnice D 8 Praha – Ústí n. Labem – státní hranice ČR/SRN – I. Změna - schválená Usnesením vlády ČR č. 861 ze dne 9. 7. 2008.
- Údaje o skutečném průběhu financování stavby D 0805 za roky 2007 až 2009 a předpoklad čerpání zbývajících finančních prostředků do předpokládaného ukončení výstavby.

- Pololetní zpráva EIB Programu českých dálnic A+B k 31. 12. 2009.
- Pravidla pro přepočet výše stavebních nákladů na srovnatelnou cenovou úroveň a stanovení výše inflačního koeficientu (Interní sdělení č.10277/10300/09 ŘSD ČR).
- Cenové normativy staveb pozemních komunikací MD – 2008 pro ocenění porovnávaných variant vedení trasy D 0805.
- Mapový portál www.mapy.cz
- Mapové podklady v aplikaci Google Earth, <http://earth.google.com/intl/cs/>
- Celostátní sčítání obyvatelstva z roku 2001, www.czso.cz
- Doplnkové údaje o počtech obyvatel, www.wikipedia.cz
- Topografické sestavy nehod v letech 2007 – 2009, výpočet nehodovosti; ŘSD ČR, 02/2010
- Návrh TP “Prognóza intenzit automobilové dopravy”, EDIP s.r.o., 2010
- Podkladový materiál ekologických sdružení pro zastupitele ústeckého kraje na jednání dne 9. 3. 2005, občanské sdružení Děti Země – Klub za udržitelnou dopravu, 02/2005
- Studie alternativního vedení trasy D 8 – stavba 0805 v úseku Chotiměř – Radejčín, CZ – ABP s.r.o., 12/2000
- Posouzení alternativního vedení trasy dálnice D 8, stavby 0805 tunelem Kubačka, Pragoprojekt a.s., 01/2005
- ANDĚL, P. a kol. (1995): Dokumentace o hodnocení vlivů na životní prostředí dálnice D8, úseku 0805 Lovosice – Řehlovice (zpracovaná podle zákona ČNR č. 244/1992 Sb.), MEGA, a.s., 1995, 126 stran
- Zákon č. 224/1992 Sb. České národní rady ze dne 15. dubna 1992 o posuzování vlivů rozvojových koncepcí a programů na životní prostředí
- MŽP ČR – Odbor posuzování vlivů na životní prostředí (1996): Stanovisko na povrchovou trasu dálnice D8 – 0805 v koridoru „C2“ (stanovisko EIA), čj. 400/3144/1618/OPVŽP/96 e. o., 15. listopadu 1996
- BUKÁČEK, R.; MATĚJKA, P. (1998): Hodnocení krajinného rázu – metodika, Správa Chráněných krajinných oblastí ČR, Praha; v pozdějších úpravách
- MÍCHAL, I. et al. (1999): Hodnocení krajinného rázu a jeho uplatňování ve státní správě, Metodické doporučení AOPK ČR
- Usnesení vlády ČR ze dne 10. listopadu 1993 o rozvoji dálnic a čtyřpruhových silnic pro motorová vozidla v ČR do roku 2005
- Zákon č.114/1992 Sb. České národní rady ze dne 19. února 1992 o ochraně přírody a krajiny

- CHKO České středohoří (1999): Plán péče CHKO České středohoří, Litoměřice, 06/1999, 209 stran, Autorský kolektiv
- VOREL, I. (2002): Dálnice D8, stavba 0805 Lovosice – Řehlovice, vyhodnocení zásahu do krajinného rázu ve smyslu § 12 zákona č. 114/1992 sb. o ochraně přírody a krajiny, 09/2002, výtah pro internetovou stránku www.tunelkubacka.ecn.cz
- MOTEJL, O. (2003): Zpráva o průběhu šetření ve věci podnětu občanského sdružení Děti Země, týkajícím se průchodu dálnice D 8 CHKO České středohoří, Závěrečná zpráva § 18, v Brně dne 31. července 2003
- BIRKMANN, J. & WISNER, B. (2006): Measuring the Un-Measurable; The Challenge of Vulnerability; Studies Of the University: Research, Counsel, Education. Publ.Ser. of UNU-EHS, No.5/2006, <http://www.ehs.unu.edu/file.php?id=212>
- ČIŽP (2008): Pod petici za dostavbu dálnice D8 se podepsalo 151 zástupců obcí, 29. srpna 2008, www.cizp.cz/1251

POSUDEK

1. Předmět posuzování

Předmětem znaleckého posudku je určení vlivu dálnice D 8 v úseku Lovosice – Řehlovice na prostředí, kterým stavba prochází a stanovení důsledků způsobených oddalováním a prodlužováním doby výstavby.

Posudek je dále zaměřen na hodnocení náhrady úseku rozestavěné stabilizované trasy realizací tunelové varianty Kubačka.

Fakulta stavební Českého vysokého učení technického reprezentuje obor stavebnictví včetně dopravního inženýrství, ve kterém dlouhodobě zajišťuje výzkumnou činnost a sleduje možnosti jak realizovat mj. dopravní infrastrukturu bezpečněji a efektivněji. Toto posouzení shrnuje řadu předchozích výzkumných úkolů a je zaměřeno na hodnocení vlivu liniové stavby na průchod chráněným územím a na hodnocení důsledků oddálení výstavby posuzovaného úseku.

Závěry posudku obsahují doporučení a východiska k řešení současné mimořádné situace vzniklé projednáváním odvolání a žalob, podávaných občanskými ekologickými sdruženími, u správních soudů.

2. Základní údaje, rozestavěnost stavby

2.1. Postup výstavby dálnice D 8

Postup výstavby dálnice D 8 byl od počátku optimalizován tak, aby bylo dosaženo co nejrychlejšího dopravního přínosu jednotlivých, postupně do provozu uváděných částí. Již první úsek dálnice D 8, stavba 0806 Řehlovice – Trmice (délky 4,175 km) byl stavěn

uprostřed dálničního tahu, neboť řešil svým uvedením do provozu 6. 11. 1990 skutečnost, že dokončená kapacitní rychlostní silnice Teplice – Řehlovice (dnešní R 63) nemusela končit napojením na silnici III. třídy. Mohla pokračovat kapacitní komunikací (dálnice D 8 v úseku Řehlovice – Trmice) až do Ústí nad Labem.

Realizace dálnice D 8 pokračovala stavbami 0801 Praha – Úžice (9,6 km; zahájení provozu 23. 7. 1993) a 0802 Úžice – Nová Ves (8,9 km; zahájení provozu 18. 10. 1998), které umožnily plynulé navázání na páteřní komunikační síť hlavního města Prahy. Výstavba následně pokračovala až úsekem 0804 Doksany – Lovosice uvedeným do provozu 26. 10. 1998. Tento postup byl volen pro velké dopravní přínosy této stavby, která zkrátila dopravní trasu stávající komunikace I/8 z 20 km na 13,425 km a vyloučila především těžkou nákladní dopravu z obcí Doksany, Dolánky nad Ohří, Terezín a podstatné části Lovosic. Stavba 0803 Nová Ves – Doksany (16,5 km; zahájení provozu 18. 6. 2001) dokončovala souvislý dálniční tah Praha – Lovosice na celkovou délku 48 km. Úsek dálnice D 8 stavba 0807 Trmice – státní hranice ČR/SRN (23,344 km; zahájení provozu 26. 12. 2006), navazující na německou dálnici A 17 do Drážďan, nahradil náročný a dopravně nevyhovující přechod Krušných hor přes Cínovec moderní kapacitní komunikací.

K dokončení dálnice D 8 na našem území chybí poslední úsek 0805 Lovosice – Řehlovice o délce 16,4 km.

2.2. Stručný popis úseku Lovosice – Řehlovice

Dálniční úsek D 8 stavba 0805 Lovosice – Řehlovice byl z hlediska provádění rozdělen do 6 samostatných částí. Jako samostatné části byly zvoleny stavby, které jsou z hlediska času nejnáročnější a bylo u nich předpokládáno zahájení v dostatečném časovém předstihu (přehled staveb dálničního úseku viz Tab. 2.1). I přes toto dělení se plánuje dálniční úsek D8 stavba 0805 Lovosice – Řehlovice zprovoznit jako celek.

Tab. 2.1 – Stavby dálničního úseku 0805 Lovosice – Řehlovice

Název stavby	Staničení [km]	Délka stavby [km]
0805A – Trasa dálnice	48,276 – 64,689	12,668
0805B – Most Vchynice	49,550 – 49,870	0,320
0805C – Most Oparno	53,180 – 53,520	0,340
0805D – Most Dobkovičky	54,965 – 55,870	0,905
0805E – Tunel Prackovice	58,280 – 58,550	0,270
0805F – Tunel Radejčín	58,550 – 60,460	1,910
Celková délka úseku 0805	48,276 – 64,689	16,413

Na dálničním úseku probíhá výstavba:

od km 48,276 (začátek úseku) – 50,500 (ve staničení dílčí části A, B),

51,750 – 58,550 (ve staničení dílčí části A, C, D a E),

59,040 – 59,660, (dílčí část F),

61,1 – 62,3 (dílčí část A).

Stavební práce tedy probíhají na délce 10,844 km z celkové délky úseku, která činí 16,413 km. O stavební povolení bylo požádáno na úseky v souhrnné délce 2,768 km. Pro zbývající úseky dálnice v rozsahu 2,638 km nepožádal dosud investor o stavební povolení z důvodu chybějících podkladových rozhodnutí zrušených správními soudy.

2.3. Rozestavěnost jednotlivých staveb**Stavba 0805A Trasa dálnice**

Stavba dálnice 0805 navazuje v prostoru Lovosic na stavbu 0804, která je v současné době již v provozu. Začíná mimoúrovňovou křižovatkou se silnicí I/15 (I/30) a pokračuje v trase původní silnice I/8 přes obec Vchynice, nad kterou se odklání vpravo kolem vrchu Lovoš. Trasa dálnice pokračuje přes Oparanské údolí kolem obcí Chotiměř a Dobkovičky do širokého údolí Labe nad Litochovicemi a Prackovicemi. Zde, v Prackovickém lomu, prochází jeho hlavní stěnu tunelem délky 260 m, přechází údolí a dalším tunelem délky 620 m se dostává do prostoru Radejčína. Trasa se dále svažuje kolem Habrovan k Řehlovicím, kde se v pravém oblouku napojuje na již vybudovanou stavbu 0806 Řehlovice – Trmice prostřednictvím MÚK Řehlovice.

Součástí stavby dálnice jsou přeložky silnic I., II. a III. tříd, polních cest a místních komunikací, přeložky všech druhů inženýrských sítí, objekty vodohospodářské, rekultivace, vegetační úpravy, protihlukové úpravy a další.

Realizované práce probíhají v souladu s harmonogramem stavby, dobou předání staveniště a s přihlédnutím k návazným stavebním objektům.

Aktuální stav realizace:

V místech, kde má stavba pravomocná stavební povolení je značná rozpracovanost stavebních prací, prakticky po celé trase byla provedena skrývka ornice (viz Příloha 2 – 5 a Příloha 2 – 7 (těleso dálnice), Příloha 2 – 9 a Příloha 2 – 11 (inženýrské objekty)).

Stavba 0805B most Vchynice

Stavba most Vchynice se nachází v místě křížení dálnice D 8 se silnicí III/00816 v obci Vchynice. Trasa dálnice D 8 je v těchto místech směrově situována tak, že její levý pás vede v trase bývalé komunikace I/8. V současné době je komunikace I/8 po demolici, obdobně jako mostní objekt, po kterém tato komunikace vedla.

Dominantním stavebním objektem je „B202 – most Vchynice“. Jedná se o dálniční most z předpjatého betonu se spřaženou železobetonovou deskou.

Délka mostu:	242,80 m
Délka nosné konstrukce:	232,00 m
Výška mostu:	15,45 m
Na mostě je navržen protihlukový tubus v délce 192,0 m.	

Aktuální stav realizace:

Vzhledem k ostatním stavebním objektům, realizovaným v rámci stavby 0805B most Vchynice, lze odhadnout současný stav rozpracovanosti na 40 % (viz Příloha 2 – 6).

Stavba 0805C most Oparno

Stavba mostu Oparno řeší převedení dálnice D8 přes Oparanské údolí s Milešovským potokem, trať SŽDC č. 097 Lovosice – Řetenice a tři polní cesty mezi obcemi Velemín a Oparno.

Dominantním stavebním objektem je „C205 most Oparno“. Jedná se o železobetonový plnostěnný oblouk se spolupůsobící předpjatou deskovou mostovkou o třinácti polích.

Délka mostu:	286,00 m
Délka nosné konstrukce:	274,60 m
Rozpětí oblouku:	135,00 m
Výška mostu:	50,00 m

Aktuální stav realizace:

Současný stav rozpracovanosti lze odhadnout na 75 % (viz Příloha 2 – 8).

Stavba 0805D most Dobkovičky

Touto stavbou přechází dálnice ze zářezu do násypu a pokračuje přes dálniční most Dobkovičky v otevřeném údolí kolem obce Dobkovičky.

Dominantním stavebním objektem je „D208 most Dobkovičky“. Jedná se o masivní plnostěnný komorový předpjatý trám o deseti polích s horní mostovkou.

Délka mostu:	454,75 m
Délka nosné konstrukce:	437,00 m
Výška mostu:	25,80 m

Aktuální stav realizace:

Současný stav rozpracovanosti představuje cca 70 % (viz Příloha 2 – 10).

Stavba 0805E tunel Prackovice

Stavba tunelu Prackovice prostupuje masiv hřebene kopce Debus ve vrcholové partii Prackovického lomu nad obcí Prackovice v oblasti Českého středohoří.

Tunel Prackovice je dálniční tunel jednosměrný, dvoupruhové kategorie T 9,5. Má dvě samostatné tunelové trouby o délkách 270 m (levá tunelová trouba) a 260 m (pravá tunelová trouba).

Aktuální stav realizace:

Současný stav rozpracovanosti lze odhadnout na 65 % (viz Příloha 2 – 12).

Stavba 0805F tunel Radejčín

Obsahem této stavby je část hlavní trasy v prostoru mezi tunely Prackovice a Radejčín s mostem, dále část trasy od km 58,550 do km 60,460 a vlastní tunel Radejčín, který podchází plochý hřbet Českého středohoří východně od železniční stanice Radejčín.

Tunel Radejčín je dálniční tunel jednosměrný, dvoupruhové kategorie T 9,5. Má dvě samostatné tunelové trouby o délkách 600 m (levá tunelová trouba) a 620 m (pravá tunelová trouba).

Aktuální stav realizace:

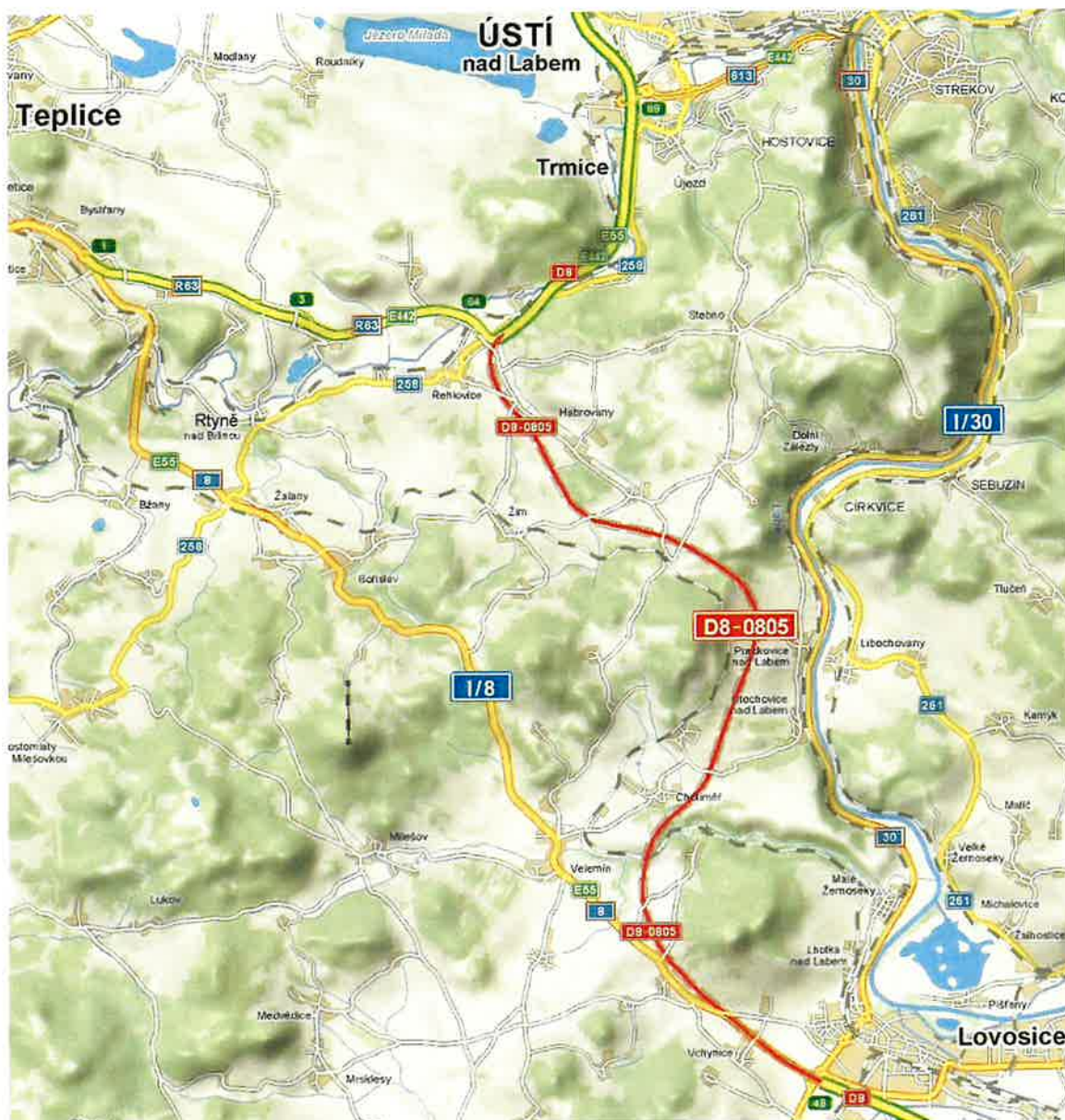
Současný stav rozpracovanosti představuje cca 20 %, a to především vzhledem k dosud nerozpracované části hlavní trasy mimo vlastní tunel.

Celkově je úsek dálnice D 8 Lovosice – Řehlovice ve vysokém stupni rozestavěnosti, který se u dominantních inženýrských objektů pohybuje mezi 65 – 75 %.

3. Důsledky oddalování a prodlužování výstavby úseku Lovosice – Řehlovice

Současný stav realizace dálnice D 8 Praha – Drážďany je charakterizován absencí úseku D 8 stavby 0805, a tím vynuceným využíváním stávajících komunikací. K průjezdu Českým středohořím jsou k dispozici stávající komunikace I/8 a I/30. Intenzivní doprava na těchto komunikacích má objektivně na životní prostředí a bezpečnost provozu výrazně negativnější vliv než doprava na nové dálnici, a to zejména z následujících důvodů:

Silnice I/8 prochází přímo obcemi Vchynice, Bílinka, Velemín, Bořislav, Žalany a Úhořiny. Silnice I/30 prochází Lovosicemi, Lhotkou n. L., v těsné blízkosti mýjí Malé Žernoseky, Libochovice, Prackovice n. L. a Dolní Zálezly, dále prochází Vaňovem a Ústím n. L. Všechny tyto průtahy jsou realizovány bez ochranných opatření.



Obr. 3.1 – Mapa dotčené sítě pozemních komunikací

Silnice I/8 i I/30 rovněž procházejí v celém sledovaném úseku územím CHKO České středohoří. Přitom silnice I/8 prochází přímo centrální částí Milešovského středohoří a narušuje nejcennější hřebenové partie mezi Milešovkou a Kletečnou a dotýká se přímo 1. zóny CHKO (nejpřísnější ochrana). Bez ochranných opatření protíná prvky územního systému ekologické stability, především nadregionální biokoridor spojující nadregionální biocentrum Milešovka s regionálním biocentrem Kletečná. Po realizaci dálnice bude možné silnici I/8 v úseku Bílinka – Teplice pro těžkou nákladní dopravu zcela uzavřít.

Silnice I/8 je vzhledem k podélnému profilu rizikovým úsekem, především v zimních měsících. Je zde větší pravděpodobnost dopravních nehod a tedy i ekologických havárií. Vzhledem k velkému stoupání je zde i vyšší produkce emisí ze spalovacích motorů.

Silnice I/30 prochází údolím Labe, které je místem častých teplotních inverzí, což vede ke zhoršeným rozptylovým podmínkám pro emise z dopravy.

3.1. Ovlivnění obyvatel v území podél komunikací

Dálnice D 8 je součástí IV. Transevropského dopravního koridoru Berlín – Drážďany – Praha – Bratislava – Budapešť – Sofie – Istanbul. Část Lovosice – Řehlovice je poslední chybějící úsek této dálnice na území České republiky. V současné době jsou využívány dvě objízdné trasy za tento nedokončený úsek, a to trasa vedoucí po komunikacích I/30, II/613 a trasa vedoucí po komunikacích I/8 a R 63. Po dostavbě úseku dálnice D 8 Lovosice – Řehlovice dojde ke snížení intenzit automobilové dopravy na těchto komunikacích a tím ke snížení dopadů na obyvatelstvo žijící v blízkosti těchto komunikací. Jedná se především o města Lovosice a Ústí nad Labem a obce Velemín, Bořislav, Žalany, Řehlovice, Dolní Zálezly, Lhotka nad Labem, Malé Žernoseky a Prackovice nad Labem. Negativní vlivy dopravy (hluk, exhalace) obecně výrazně snižují kvalitu života a mají negativní vliv na zdraví obyvatel žijících v zástavbě podél těchto komunikací.

Cílem provedených hodnocení bylo stanovení počtu obyvatel zasažených negativními účinky dopravy v pásmech do 100 m, mezi 100 – 200 m a v pásmu ve vzdálenosti 200 – 500 m od příslušných komunikací (obě objízdné trasy a nový úsek dálnice D 8). Výsledky šetření umožňují porovnat počet v současnosti zasažených obyvatel a obyvatel nově ovlivněných negativními účinky dopravy po dostavbě úseku D 8 Lovosice – Řehlovice ve stabilizované trase.

Pro určení rozsahu ovlivněného obyvatelstva negativními účinky dopravy bylo využito veřejných mapových podkladů na portálu *Mapy.cz* [3.1], aplikace *Google Earth* [3.2], dostupné fotodokumentace v rámci internetových prezentací jednotlivých obcí a měst a údajů z *Celostátního sčítání obyvatelstva z roku 2001* [3.3] (doplněno počty obyvatel k roku 2006 z české mutace internetové encyklopedie *Wikipedia* [3.4]).

V prvním kroku byla stanovena vyhodnocovaná pásma, a to ve vzdálenosti do 100 m, 100 – 200 m a ve vzdálenosti 200 – 500 m od osy příslušné komunikace. Tato pásma byla rozdělena dle směru zástavby od osy komunikace, ve směru staničení a rozložení počtu obyvatel ve sledovaných pásmech (tabulky jsou obsahem Přílohy 3 – 1 až 3 – 4). Na základě údajů v těchto tabulkách byly vyjádřeny celkové negativní dopady na obyvatelstvo dle jednotlivých celků a také vyjádřeny na obyvatele po dostavbě dálnice D 8 v úseku Lovosice – Řehlovice (tab. 3.1 a 3.2).

**Tab. 3.1 Počty obyvatel ovlivněných negativními dopady před výstavbou
D 8 Lovosice – Řehlovice**

Komunikace	Úsek	Pásmo (m)			Suma
		0-100	100-200	200-500	
I/8	Lovosice - Bystřany	799	858	780	2436
R63	Bystřany - Řehlovice	41	125	201	366
I/30	Lovosice - Ústí nad Labem	3 686	4 398	9 195	17 279
II/613	Ústí nad Labem - Trmice	178	1 663	15 022	16 863
Celkem		4 704	7 044	25 197	36 844

**Tab. 3.2 Počty obyvatel ovlivněných negativními dopady po výstavbě
D 8 Lovosice – Řehlovice**

Komunikace	Úsek	Pásmo (m)			Celkem
		0-100	100-200	200-500	
D 8	Lovosice - Řehlovice	51	103	772	926

Rozdíl v počtu obyvatel ovlivněných negativními vlivy dopravy před a po dokončení úseku dálnice D 8 Lovosice – Řehlovice je značný, zvláště významné jsou rozdíly ve sníženém počtu obyvatel v pásmu do 100 m (**snížení ze 4 704 na 51 obyvatel**).

Všechny přímé vlivy na obyvatelstvo jsou závislé na vedení trasy dálnice a na vzdálenosti od obydlí. Navrhovaná trasa je řešena tak, aby dopad na obyvatele byl snížen na nejmenší možnou míru. Trasa se s výjimkou obce Vchynice vyhýbá souvislé sídelní zástavbě.

Pro posouzení ovlivnění obyvatelstva hlukem byla zpracována v dokumentaci pro územní rozhodnutí (DÚR) hluková studie s návrhem rozsahu protihlukových opatření, která jsou zahrnuta do objektové skladby stavby. Pro výpočet hladin hluku ve venkovním prostoru jsou rozhodující hodnoty v době noční, tj. mezi 22:00 – 6:00 h. Z výpočtů hlukové studie vyplývá, že po realizaci navržených protihlukových opatření bude základní hladina hluku 40 dB (A) v době noční překročena pouze u jednotlivých objektů obce Vchynice, které jsou v těsné blízkosti dálnice a jejich ochrana a kompenzace je řešena individuálně s jednotlivými majiteli nemovitosti.

V denní době bude **hluk ve všech lokalitách pod základní hladinou**, pouze u nejbližší zástavby v obci Vchynice se bude hladina hluku v denní době pohybovat na přípustné hodnotě.

3.2. Vliv na bezpečnost dopravy

Nehodovost na pozemních komunikacích je nesporně nejzávažnějším negativním znakem silniční dopravy. Snížení počtu nehod a jejich následků je prvořadým úkolem v ČR, podobně jako je tomu ve všech zemích Evropské unie. Z dlouhodobých sledování dopravního zatížení a bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích vyplývá, že na různých komunikacích probíhá rozdílný vývoj počtu nehod a jejich závažnosti a to nejen v čase, ale i po trase.

Pro objektivní vyjádření nehodové skutečnosti na určité pozemní komunikaci se používá základní ukazatel, umožňující její hodnocení v delším časovém a délkovém úseku a také mezinárodní srovnání. Tímto parametrem je hodnota relativní osobní nehodovosti vyjádřená poměrem počtu osobních nehod (tj. nehod, při nichž došlo ke zranění nebo úmrtí účastníků nehody za jeden kalendářní rok) a realizovaného dopravního výkonu za stejné období podle vzorce:

$$RN_{os} = \frac{N_{os} \cdot 10^8}{DV}$$

kde: RN_{os} je relativní osobní nehodovost,

N_{os} počet nehod s následky na zdraví (za rok),

DV dopravní výkon (vozokm/rok)

V úvodu popsané využívání stávajících silnic, na kterých se uskutečňují dopravní vztahy nahrazující chybějící úsek dálnice D 8 Lovosice – Řehlovice, dává možnost výpočtu reálného vývoje nehodovosti na těchto silnicích do doby, než se tento úsek D 8 dostaví.

Vzhledem k tomu, že úsek dálnice D 8 Trmice – st. hranice byl uveden do provozu v prosinci roku 2006, probíhá provoz mezi Lovosicemi a Trmicemi (resp. Řehlovicemi) od této doby po zmíněných silnicích, především I/8 a I/30 a tak je možné využít zjištěné údaje o nehodovosti na těchto silnicích z období r. 2007 až 2009 pro podrobné výpočty očekávaného vývoje nehodovosti – *Topografické sestavy nehod v letech 2007 – 2009, výpočet nehodovosti* [3.5] a *Návrh TP "Prognóza intenzit automobilové dopravy"* [3.6].

Výchozí údaje relativní osobní nehodovosti (vyjadřující počet osobních nehod při dopravním výkonu 100 milionů vozokm) byly zjištěny pro:

- | | | |
|----------------|---|-------|
| • Silnice I/8 | úsek Lovosice (stáv. D 8) – křiž. I/63 u Teplic | 14,31 |
| • Silnice I/30 | úsek Lovosice (stáv. D 8) – Ústí n/L. (křiž. II/613) | 17,54 |
| • Dálnice D 8 | úsek Lovosice – Řehlovice
(využitím údajů D 8 Nová Ves – Lovosice) | 4,63 |

Uvedené údaje relativní osobní nehodovosti svědčí o správnosti obecně používaného porovnávacího koeficientu mezi nehodovostí silnic I. třídy a dálnic zhruba jako troj- až čtyřnásobek hodnoty relativní osobní nehodovosti silnic I. třídy oproti dálnicím.

Pro objektivní vyjádření důsledků oddálení dokončení výstavby dálnice D 8 na nehodovost byl proveden výpočet očekávaného vývoje nehodovosti pro období od r. 2010 do r. 2020 po jednotlivých letech, aby byly získány podrobné údaje o dopadu oddálení na uživatele pozemních komunikací s možností sledovat postupné navyšování počtu usmrcených a zraněných osob. Tyto údaje jsou uvedeny v přílohách (3 – 5 až 3 – 9) včetně popisu jejich výpočtu.

Na základě vypočtených hodnot vývoje nehodovosti v letech 2010 až 2020 na úsecích silnic používaných k objíždění nedokončeného úseku dálnice D 8 Lovosice - Řehlovice, respektující probíhající nárůsty intenzit byly odvozeny následující průměrné **důsledky oddálení dokončení stavby dálnice o jeden rok:**

- počet usmrčených osob **3**
- počet osob těžce raněných **5**
- počet osob lehce raněných **25**

3.3. Ekonomické důsledky oddalování a prodlužování doby výstavby

Expertní posouzení výstavby dálnice D 8 stavba 0805 z hlediska investičních a ostatních nákladů se nezabývá příčinami a důvody současného neuspokojivého stavu výstavby dálnice D 8 stavba 0805 v úseku Lovosice – Řehlovice, který spočívá ve zpomalení výstavby některých částí projektu nebo dokonce jejich zastavení. Jeho účelem je kvantifikovat tyto vlivy, a to na základě vyčíslení ztrát, které vznikají v jejich důsledku.

Obecně lze konstatovat, že cena stavby se mění jak z titulu věčných změn (nové normy, předpisy a legislativa, technologický vývoj, nové požadavky orgánů, organizací i správců sítí v průběhu schvalování nebo výstavby, nepředvídatelné podmínky atd.), tak i v závislosti na čase její realizace (časová hodnota peněz).

Hodnocení se nezabývá věcnými důvody pro změnu ceny, které mohou být objektivně srovnatelné v jakékoliv variantě vedení trasy, ale je zaměřeno pouze na časové vlivy, které přímo (prostřednictvím skutečné a existující valorizace cen stavebních prací) cenu stavby ovlivňují, a které v případě jakýchkoliv zdržení oproti schválenému harmonogramu výstavby způsobují její navýšení.

Toto navýšení je možno považovat za čistou celospolečenskou ztrátu za situace, kdy se zároveň nevalorizují zdroje financování výstavby, ale naopak nepříznivě působí další vlivy, zejména snižování výdajového rámce rozpočtu SFDI (z 59,5 mld. Kč v roce 2007 na 36,65 mld. Kč v roce 2009 i v letech dalších), nebo změna kurzů pro přepočítání zahraničních zdrojů financování, jejíž důsledek musí být automaticky kryt ze zdrojů domácích. Vlastní zahraniční

zdroje v těchto úvahách zahrnuty nejsou, protože mají sloužit pro posílení národních zdrojů financování dopravní infrastruktury a nikoliv jako jejich náhrada.¹

Podkladem pro propočty byly tyto dokumenty:

- Dokumentace programu č. 327 220 Výstavba dálnice D 8 Praha – Ústí n. Labem – státní hranice ČR/SRN – schválená Usnesením vlády ČR č. 499 ze dne 26. 5. 2004.
- Dokumentace programu č. 327 220 Výstavba dálnice D 8 Praha – Ústí n. Labem – státní hranice ČR/SRN – I. Změna - schválená Usnesením vlády ČR č. 861 ze dne 9. 7. 2008.

Dokumentace programu obsahují závazné časové, technické a finanční parametry pro přípravu a realizaci předmětné investice, schválené vládou. I když k této problematice existují další dokumenty staršího data (projektová příprava probíhá cca od roku 1996), nebyly použity pro jejich nedostatečnou vypovídací váhu.

Dále byly použity:

- Údaje o skutečném průběhu financování stavby D 0805 za roky 2007 až 2009 a předpoklad čerpání zbývajících finančních prostředků do předpokládaného ukončení výstavby.
- Pololetní zpráva EIB Programu českých dálnic A+B k 31. 12. 2009.
- Pravidla pro přepočet výše stavebních nákladů na srovnatelnou cenovou úroveň a stanovení výše inflačního koeficientu (Interní sdělení č.10277/10300/09 ŘSD ČR).
- Cenové normativy staveb pozemních komunikací MD – 2008 pro ocenění porovnávaných variant vedení trasy D 0805.

¹ Poznámka k systému valorizace cen stavebních prací:

Vzorové Obchodní podmínky staveb pozemních komunikací, vydané Ministerstvem dopravy - OI v roce 2002 (s aktualizací v roce 2008 pod č. j. 321/08-910-IPK/1), jsou založeny na mezinárodně uznávaných Obchodních podmínkách FIDIC (Conditions of Contract for Construction, First Edition 1999 - The Red Book), jejichž použití je financujícími institucemi (EIB, fondy EU) vyžadováno pro stavební projekty, spolufinancované z jejich prostředků. Systém je založen na stanovení nabídkové ceny v cenové úrovni roku zpracování nabídky s tím, že jednotkové ceny se v průběhu výstavby upravují podle smluvně daných pravidel a na základě oficiálního vývoje inflace cen stavebních prací, který pravidelně měsíčně hodnotí a vyhláší Český statistický úřad (valorizační indexy). Skutečná cena stavebních prací tedy závisí na období realizace, v němž byly konkrétní práce provedeny. Vliv inflace k nabídkovým cenám je hrazen z rozpočtové rezervy, která je součástí prostředků, plánovaných pro výstavbu (Isprofin).

3.3.1. Současný stav výstavby dálnice D 8 – úsek D 8 stavba 0805 Lovosice – Řehlovice

Dálnice D 8 stavba 0805 je rozdělena na 6 stavebně samostatných úseků, označených jako D 0805A – D 0805F. Z provozního hlediska dává tato stavba smysl především za předpokladu, že budou všechny její úseky zprovozněny v jednom okamžiku.

Souhrn smluvních dohod (Smlouva o dílo) byl s vítězným uchazečem, Sdružením D 8 0805 SSŽ – MTS (Stavby silnic a železnic, a.s. nyní EUROVIA CS, a.s. – Metrostav, a.s. – SMP CZ, a.s. – Berger Bohemia, a.s.), podepsán dne 25. 9. 2007 a následně bylo předáno staveniště. Avšak vzhledem k chybějícím stavebním povolením vlastní výstavba začínala postupně a opožděně a ještě v současné době je v mnoha úsecích blokována. To má vliv nejen na rovnoměrné čerpání stavebních nákladů během smluvní doby výstavby, ale i na termín dokončení stavby 11/2010, který se nyní posunuje ke konci roku 2011, dojde-li ovšem co nejdříve k vyřešení všech současných sporů. V opačném případě nebude dálnice dokončena dříve než v roce 2012.

3.3.2. Posuzované případy

V dalších odstavcích jsou posuzovány tyto případy:

- Vliv posunu termínu zahájení výstavby z vládou schváleného roku 2004 do roku 2007.
- Vliv časového zdržení výstavby po podpisu Souhrnu smluvních dohod se zhotovitelem na realizaci stavby v období 2007 – 2010.
- Celospolečenské ztráty z nedokončení rozestavěné dálnice D 8 stavba 0805.

Vliv posunu termínu zahájení výstavby z roku 2004 do roku 2007

Pouhé porovnání údajů převzatých ze schválených Dokumentací programů 2004 (sestavené v roce 2003) a DP 2007 není úplně objektivní, protože je ovlivněno změnou výše DPH (05/2004), řadou věcných a cenových změn (nová legislativa a požadavky na bezpečnost tunelů, výsledky z provedené geologické průzkumné štoly, zkušenosti z prvních budovaných tunelů atd.) a také vývojem valorizace cen.

Celkový rozdíl investičních nákladů mezi oběma dokumenty dosáhl u dálnice D 8 stavby 0805 celkem 6 909,710 mil. Kč, z toho na změnu DPH připadlo 997,610 mil. Kč a na věcné změny (včetně valorizace) 5 912,100 mil. Kč.

Druhá změna Dokumentace programu z 11/2007 však byla již sestavena s použitím cen z nabídky vítězného uchazeče, které se následně staly součástí uzavřené smlouvy o dílo, obsahují již všechny zmíněné věcné změny a tvoří tak objektivní základ pro úvahy o vlivu času na cenu stavby. Bylo dodrženo časové rozdělení jejich čerpání v letech podle schválené dokumentace a byly pouze převedeny do zahájení v roce 2004. Výše DPH se měnila v první polovině roku 2004, takže její vliv na porovnání je zanedbatelný.

Výpočet je zřejmý z Přílohy 3 – 10. Výsledkem je, že cena stavby se v důsledku posunu zahájení předpokládané výstavby o 3 roky zvýšila - při uvažování stejného objemu stavebních prací - z titulu její valorizace o cca 2,2 miliardy Kč.

Vliv časového zdržení výstavby po podpisu Souhrnu smluvních dohod

Druhým případem je zdržení výstavby a jeho vliv na cenu stavby, které nastává po podepsání Souhrnu smluvních dohod během realizace stavby. Jak bylo výše uvedeno, objednatel přijme nabídku zhotovitele na zhotovení stavby za nabídkovou cenu a v požadovaném termínu. Předpokladem dodržení termínu je zpracovaný harmonogram prací, který v návaznosti na věcné a technologické požadavky stanoví optimální potřebu investičních prostředků v jednotlivých letech realizace (u velkých dopravních staveb to jsou obvykle cca 3 – 4 roky). Tomuto předpokladu pak odpovídá i optimální potřeba prostředků na valorizaci prací, které se stávají součástí skutečné ceny díla. Dojde-li však v průběhu výstavby k jakémukoliv zdržení, tj. realizace prací se odsunuje na pozdější období s vyšší hodnotou valorizace, výsledná cena díla se zvyšuje i za předpokladu, že je (třeba i za cenu dodatečných nákladů na urychlení výstavby) dodržen smluvní termín.

V konkrétním případě dálnice D 8 stavby 0805 došlo k řadě zdržení, jejichž vliv na cenu díla byl stanoven jako rozdíl mezi cenou při plánovaném průběhu výstavby (tj. čerpáním finančních prostředků podle vládou schválené dokumentace programu, která vzešla z nabídky zhotovitele) a mezi cenou díla při uvažování skutečného čerpání prostředků (prostavenosti) do konce roku 2009 a rozdělení zbývajících částí smluvní ceny na období do předpokládaného zprovoznění dálnice v termínu 10/2011, který vychází jako reálný ze současného stavu za předpokladu, že stavební práce budou dál pokračovat plynule. Pokud tomu tak nebude, finanční ztráta bude narůstat.

Výsledek je zřejmý z Přílohy 3 – 11, kdy současná ztráta (za předpokladu, že zdržení nebude dál narůstat) činí **188,7 mil. Kč**.

Celková ztráta z oddalování výstavby D 8 stavby 0805 ke konci roku 2009 dosahuje řádově **2,4 miliardy Kč**.²

Úvaha o finanční ztrátě může být doplněna i úvahou o dopadu na zaměstnanost, kde mohlo jiným využitím těchto prostředků dojít k vytvoření celkem (kumulovaně do 1 roku) **cca 2 000 pracovních míst**.

² Poznámka k hodnotě ztráty:

Každá ztráta při zachování stejného rozsahu projektu představuje prostředky, které by mohly být v rámci rozpočtu SFDI využity jinak, na další stavby dopravní infrastruktury.

V této souvislosti je možno odkázat na dokument „Strategie svazu podnikatelů ve stavebnictví v ČR pro krizové období 2009 – 2012“ (SPS ČR, ÚRS PRAHA, 2009), kde se v kapitole Protikrizové působení stavebnictví na straně 5 uvádí: „Multiplikační účinky určitého odvětví na odvětví ostatní lze vyjádřit pomocí tzv. multiplikačního efektu. Hodnota tohoto multiplikačního efektu činí ve stavebnictví ČR v současné době 3,2 až 3,5. Znamená to, že každá stavební investice ve výši 1,2 mil. Kč vytváří v ekonomice 3,2 – 3,5 pracovních míst, z toho 1 ve stavebnictví a 2,2 – 2,5 v ostatních oborech. Stavebnictví významně ovlivňuje vývoj HDP, příjmy státu z daní, sociálního a zdravotního pojištění a různých poplatků a dávek.“

Celospolečenské ztráty z nedokončení výstavby D 8 stavba 0805

Pro výstavbu dálnice D 8 stavba 0805 byla zpracována ekonomická analýza za účelem zjištění efektivity vložené investice. Tato analýza se provádí podle Prováděcích pokynů pro hodnocení efektivity silničních a dálničních staveb, vydaných MD (Věstník MD ze dne 30. 12. 2003) v platném znění. Výsledky ekonomické analýzy (PRAGOPROJEKT, a.s. 2008) ověřují vhodnost a efektivnost vložených investičních prostředků prokázáním splnění minimálních předepsaných parametrů (vnitřní míra výnosu IRR, čistá současná hodnota NPV, rentabilita nákladů BCR). Při výpočtech se zároveň vyčísľují přínosy uživatelů po realizaci investice (úspora cestovního času a provozních nákladů uživatelů, úspory ze snížené nehodovosti), které je možno v případě nerealizace investice považovat za celospolečenskou ztrátu.

V konkrétním případě dálnice D 8 stavba 0805 byly celkové celospolečenské přínosy v prvním roce po jejím dokončení (ve výpočtovém modelu přepočtené na současnou hodnotu peněz) vyčísľeny **na 677,28 mil. Kč/rok** v následujícím složení:

- | | |
|---------------------------------------|--------------------|
| • časové úspory uživatelů | 286,54 mil. Kč/rok |
| • úspory provozních nákladů uživatelů | 241,31 mil. Kč/rok |
| • úspory ze snížené nehodovosti | 149,41 mil. Kč/rok |

V těchto výpočtech nejsou zahrnuty další přínosy, které spočívají ve snížení emisí, hluku a exhalací, v ochraně vod a živočichů, podpoře rozvoje území a ochraně životního prostředí.

Podklady použité v kapitole 3

- | | |
|---|---|
| [3.1] Mapový portál | www.mapy.cz |
| [3.2] Mapové podklady v rámci aplikace Google Earth | http://earth.google.com/intl/cs/ |
| [3.3] Celostátní sčítání obyvatelstva z roku 2001 | www.czso.cz |
| [3.4] Doplnkové údaje o počtech obyvatel | www.wikipedia.cz |
| [3.5] Topografické sestavy nehod v letech 2007 – 2009, výpočet nehodovosti; ŘSD ČR, 02/2010 | |
| [3.6] Návrh TP “Prognóza intenzit automobilové dopravy”, EDIP s.r.o., 2010 | |

4. Hodnocení realizace tunelové varianty Kubačka s ohledem na rozestavěnost stabilizované varianty

Změna trasy dálnice D 8 mezi středohorskými obcemi Chotiměř a Radejčín v úseku délky cca 5,7 km (staničení km 55,3 až km 60,9) z rozestavěné povrchové trasy (stabilizovaná trasa D 8 stavba 0805) na podzemní variantu s pracovním názvem „tunel Kubačka v optimalizované podobě“ se jeví **v současné době** (duben roku 2010) celospolečensky natolik nepřijatelná, že technické aspekty hodnocení alternativního vedení trasy dálnice dlouhým tunelem Kubačka již nemohou být rozhodujícím kritériem. Nicméně je faktem, že dlouhá podzemní varianta v koridoru B (viz obr. 4.1) byla posuzována a odmítnuta již v roce 1995. Ani v roce 2005, kdy byla optimalizovaná podzemní varianta Kubačka porovnávána se stabilizovanou povrchovou trasou, nebyla prokázána technická výhodnost podzemní varianty. Naopak jejími trvalými negativy byly ražba dlouhého tunelu ve velmi obtížných geologických podmínkách, možné nepříznivé dopady na režim podzemních vod, cca 5 x vyšší objem technicky nekvalitní rubaniny z tunelu s velmi problematickými možnostmi jejího ukládání, vysoké nároky na systém provozního větrání a mimořádně vysoké nároky na požární větrání tunelu, hlukové ovlivnění sídel a soustředěné exhalace z větracího tunelového výduchu. Přes tato negativa není možno pokládat dlouhou podzemní variantu za neproveditelnou, protože teoreticky proveditelné – samozřejmě za neomezeného množství investičních prostředků – je v současné prakticky cokoliv.

V roce 2005 občanské sdružení Děti Země – Klub za udržitelnou dopravu navrhovalo Ústeckému kraji, Ministerstvu dopravy a Ředitelství silnic a dálnic ČR pozoruhodnou mimosoudní dohodu. Ta spočívala ve stažení všech žalob, týkajících se dálnice D 8, výměnou za náhradu stabilizované (povrchové) trasy optimalizovanou podzemní variantou s 3,35 km dlouhým tunelem Kubačka (podklad [4.1]). K této dohodě však nedošlo, nebylo kladně rozhodnuto o změně Územního plánu vyššího územního celku (ÚP VÚC) a v dalších územních a stavebních řízeních byla sledována pouze povrchová varianta.

Lze konstatovat, že případná změna z povrchové trasy na podzemní variantu Kubačka byla na jaře roku 2005 i z **ekonomického hlediska** diskutovatelná, neboť ještě nedošlo k masivnímu zahájení výstavby povrchové trasy (začínala pouze ražba průzkumné štolu tunelu Prackovice) a rozdíl v investičních nákladech mezi povrchovou a podzemní variantou činil orientačně 3,9 mld. Kč v cenové úrovni roku 2005 v neprospěch podzemní varianty. V této částce však nebyl započten náklad na průzkumnou štolu tunelu Kubačka, který i při případné redukci její délky na polovinu délky tunelu zvětšoval rozdíl investičních nákladů minimálně o 0,5 mld. Kč. Nezanedbatelné by bylo téměř čtyřnásobné zvýšení nákladů na provoz a údržbu u podzemní varianty (26, 8 mil. Kč/rok oproti 7,1 mil. Kč).

Z ekonomického hlediska je však v současné době zásadně jiná situace než na jaře roku 2005. V cenové hladině roku 2010 činí náklady na změnu rozestavěné trasy na variantu s tunelem Kubačka (včetně požadovaného uvedení krajiny v dotčeném úseku do původního stavu) cca 18,4 mld. Kč. Z toho stavební náklady stanovené podle Cenových normativů Ministerstva dopravy ČR (příloha 4 – 1) činí 13,2 mld. Kč. Ze změny trasy vyplývající zvýšení celkových nákladů považujeme za zcela neakceptovatelné a neodůvodněné

v porovnání k eventuelním přínosům varianty s tunelem Kubačka, které navíc představuje minimálně sedmileté oddálení termínu uvedení stavby 0805 dálnice D 8 do provozu.

V této souvislosti je nutno si uvědomit, že uvedení již vyražených úseků tunelů Prackovice a Radejčín do „původního stavu“ není prakticky vůbec možné. Tunely vyražené a vyztužené ať již provizorním, nebo definitivním ostěním, nelze demolovat strojně ani destruovat odstřelem, neboť v obou případech by to vedlo k nekontrolovatelným stabilitním stavům, ohrožujících bezpečnost a zdraví pracovníků v tunelech. Vyvolané závaly by se u obou tunelů s nízkým nadložím projevil devastací stávajícího povrchu území, což je z hlediska zachování krajinného rázu nepřijatelné. Tunely je proto nutno v horninovém masivu ponechat, zamezit do nich přístup a sanovat je tak, aby nedošlo ani ve velmi vzdálené budoucnosti k ohrožení bezpečnosti veřejnosti. Ta po uplynutí mnoha desítek až stovek let nebude o existenci opuštěného podzemního díla s velkou pravděpodobností a v naprosté většině vůbec informována.

Z tohoto důvodu je nutno na dlouhodobý časový horizont, který přesahuje životnost instalovaného typu ostění, realizovat stabilizující a objemově stálou výplň vnitřního prostoru tunelu, která zajistí setrvání rovnovážného stavu masivu i po kolapsu provizorního nebo definitivního ostění tunelu. U tunelu, který je opatřen pouze primárním (dočasným) ostěním je třeba sanaci provést neprodleně, protože s narůstající časovou prodlevou roste riziko nadměrných tlakových a deformačních projevů v horninovém masivu – obecně mezní povolený interval pro funkční použití dočasných geotechnických konstrukcí jsou dva roky.

Pokud je tunel již opatřen definitivním ostěním s obvykle předpokládanou životností 100 let, lze eventuelně po dobu životnosti, nebo její části, uvažovat o vhodném náhradním využití vnitřního prostoru.

Na základě pravomocného stavebního povolení je na konci 1. kvartálu roku 2010 tunel Prackovice vyražen v obou tunelových troubách – v pravé tunelové troubě (PTT) je v celé délce 160 m vybetonováno definitivní (trvalé) ostění, levá tunelová trouba (LTT) je vyztužena pouze dočasným primárním ostěním. Tunel Radejčín má primárním ostěním zajištěnou PTT v délce 343 m (zbývá dorazit a vyztužit 102 m), LTT v délce 208 m (zbývá dorazit a vyztužit 237 m). Bezpečná sanace vyražených částí obou tunelů v délce 860 m, spolu s likvidací předportálových zářezů – u tunelu Prackovice jižního (pražského) zářezu délky 90 m s oběma vybetonovanými vnějšími troubami tunelů, u tunelu Radejčín severního (ústeckého) zářezu, který je dosud bez vnějšího tunelového ostění – by představovala náročný a nákladný problém, v našich podmínkách dosud neřešený.

Ve světle mimořádných obtíží, které bylo nutno překonat zejména při výstavbě tunelu Prackovice a Radejčína, ale i dalších inženýrských staveb na povrchové trase, nelze nyní změnu povrchové trasy na podzemní za cenu blížící se 20 mld. Kč doporučit. V současné tíživé ekonomické situaci, v níž se dnes nejen Česká republika nalézá, by se jednalo o zcela nepřijatelné rozhodnutí.

Tab. 4.1 Náklady na změnu rozestavěné stabilizované trasy tunelovou variantou

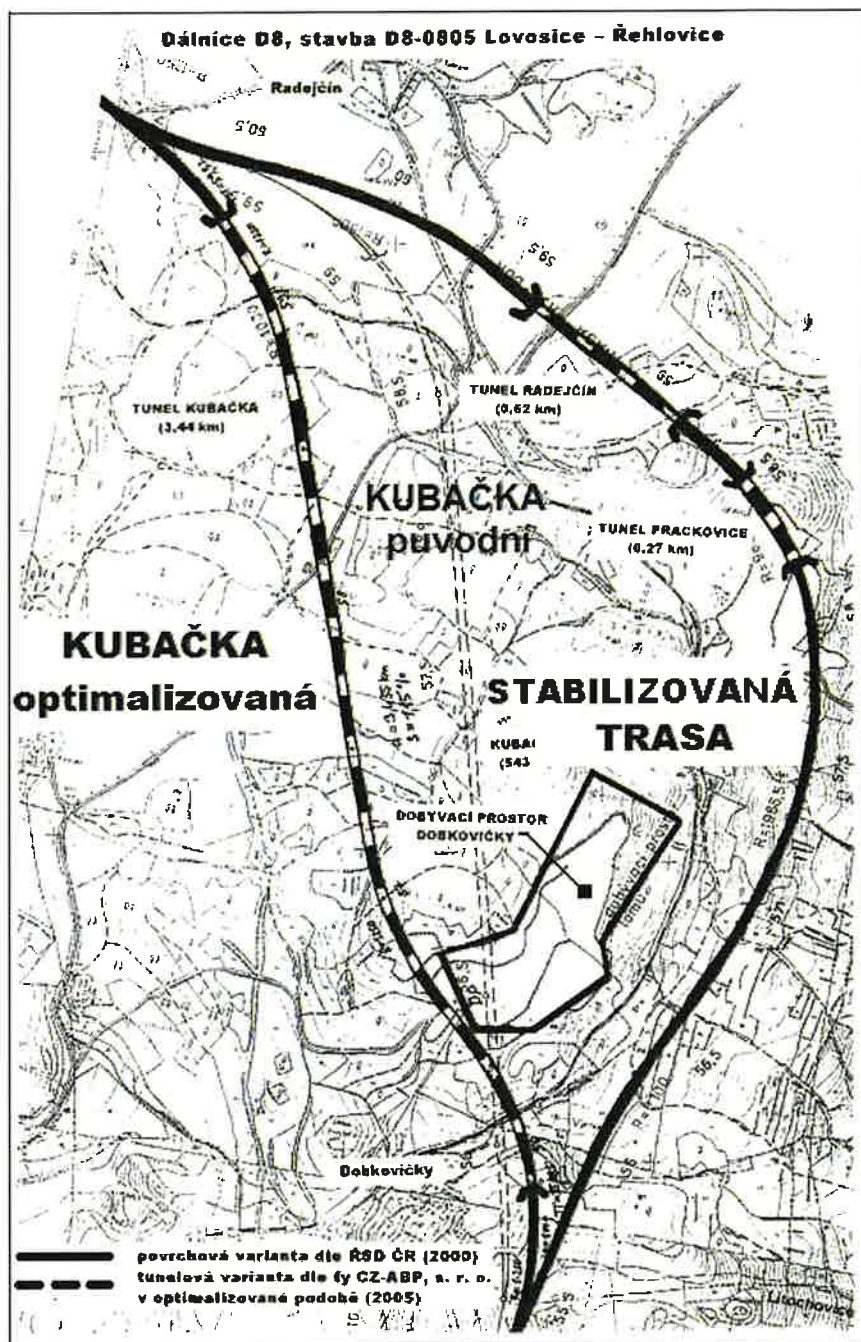
Činnost	Čas - měsíce	Cena mil. Kč
Zaměření a vyúčtování provedených prací a ukončení dosavadních smluvních vztahů se zhotoviteli i podzhotoviteli	6	25
Vypracování projektů demoličních prací, projednání, získání potřebných povolení a souhlasů	10	100
Demolice dosud provedených prací v hodnotě cca 1,8 mld. Kč	16	1 350
Rekultivace území v rozloze cca 140 ha včetně vegetačních úprav na ploše cca 20 %	16	910
Vrácení pozemků, náhrady, žaloby, změna ÚP, apod.	24	15
Ztráta financování z OPD ve výši cca 7 mld. Kč. Prostředky mohou být teoreticky převedeny na jiné stavby OPD, avšak s časovou ztrátou z vypracování a schválení nové žádosti (cca 1,5 roku)		250
Prodloužení provozu po dočasných objízdných trasách o min. 7 let – náklady na údržbu, opravy a rekonstrukce vozovek	84	140
Zakonzervování a údržba hotových částí dálnice mimo její nahrazovanou část do doby zprovoznění celého úseku Lovosice - Řehlovice	84	100
Publicita v zahraničí		5
Průzkumy a projektová příprava nové trasy (2,5 %)	20	320
Inženýrská činnost přípravy a řízení výstavby (3 %)	24	380
Výkupy pozemků – sanováno ze stáv. trasy		30
Ostatní investiční náklady		300
Stavební náklady (CÚ 2010) – Výpočet Příloha 4 – 1		13 249
Rozpočtová rezerva na valorizaci (prům. + 3 %/rok)		2 680
Celospolečenské ztráty z nedokončení dálnice D 8 stavby 0805 v roce 2011 (posun o min. 6 let)		4 315
Celkem mil. Kč		24 169
<i>Poznámka:</i> Z této hodnoty je možné odečíst hodnotu nerealizovaných stavebních prací na povrchové trase sledované stavby 0805, tj. $(6\,643 - 1\,800) \cdot 1,2 = 5\,812$ mil. Kč (vč. DPH), takže posuzovaná změna trasy by společnost stálo navíc $24\,169 - 5\,812 = 18\,357$ mil. Kč (plus zvýšené budoucí náklady na údržbu a provoz tunelu).		- 5 812
		18 357

Technické aspekty přechodu ze stabilizované (povrchové) trasy na podzemní variantu Kubačka se za dané situace jeví nejméně kontroverzní. Jinak řečeno, stavebně-technické rozdíly relativně vyrovnaných variant není možno v současné době pokládat při eventuelním rozhodování za příliš významné, ekonomické a časové hledisko je dominantní.

Stabilizovaná (povrchová) trasa (obr. 4.1 vpravo) je vedena východně od Chotiměře a Dobkoviček, odkud pokračuje do levostranného svahu širokého údolí Labe nad Litochovicemi a Prackovicemi. V prackovickém lomu prochází jeho severní závěrnou stěnu tunelem Prackovice délky cca 260 m, mostním objektem přechází údolí Uhelné rokle a dalším tunelem Radejčín délky 620 m se dostává do prostoru vesnice Radejčín. Směrově je trasa tvořena oblouky s přechodnicemi o poloměrech 986,5 – 2 013 m. Minimální podélný sklon nivelety je 0,5 %, maximální 3,2 %.

Původní podzemní varianta Kubačka délky 3,44 km (obr. 4.1 střed) vzešla ze *Studie alternativního vedení trasy D 8 – stavba 805 v úseku Chotiměř – Radejčín* (podklad [4.2]), kterou vypracovala pro Ministerstvo životního prostředí České republiky firma CZ – ABP s.r.o. v prosinci 2000. Vzhledem ke kolizi této varianty s dobývacím prostorem lomu Dobkovičky byla trasa občanským sdružením Děti Země – Klubem za udržitelnou dopravu optimalizována v *Podkladovém materiálu ekologických sdružení pro zastupitele ústeckého kraje na jednání dne 9. 3. 2005* [4.1].

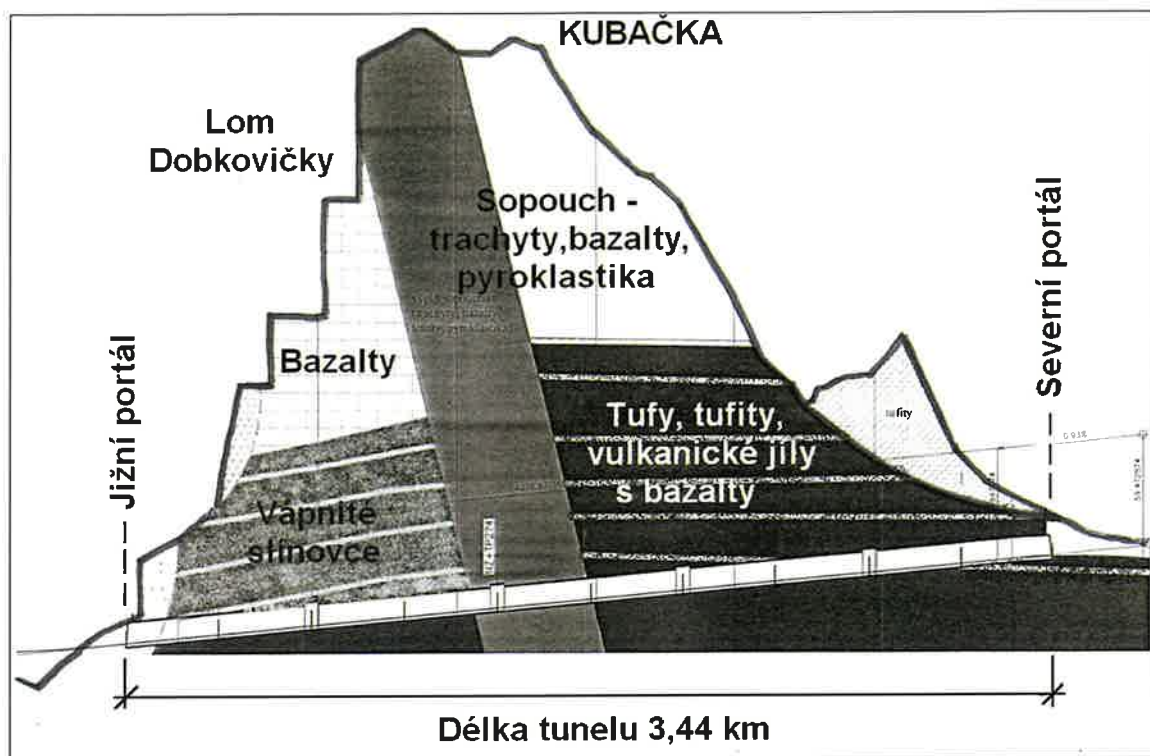
Optimalizovaná podzemní varianta Kubačka (obr. 4.1 vlevo) se od stabilizované (povrchové) trasy odpojuje u obce Chotiměř přibližně v km 55,3 dvěma protisměrnými oblouky o poloměrech 1 200 a 1 250 m, vyhýbá se dobývacímu prostoru lomu Dobkovičky, dále je vedena v přímé a na povrchovou trasu se připojuje levým obloukem o poloměru $R = 1\,250$ m, přibližně ve staničení km 60,9. Oblouky tunelové trasy u portálů jsou výhodné z hlediska návrhu osvětlení portálových partií tunelu. Portály tunelu jsou umístěny ve správné poloze vzhledem k morfologii území, přístup k portálům by byl obtížný, ale řešitelný výstavbou účelových komunikací. Tunel Kubačka má délku 3,35 km a podélný sklon tunelu 1,15 %. Oproti povrchové variantě je o 550 m kratší a má o 24 m menší převýšení.



Obr. 4.1 Situace (podklad [4.1] - upraveno)

Největším problémem podzemní varianty jsou **podmínky ražby** vlastního tunelu Kubačka, který by byl pravděpodobně minimálně v severní polovině délky realizován z hlediska předpokládané konvenční ražby ve velmi složitých a problematických geologických poměrech, v jižní polovině v podmínkách mírně příznivějších, které lze charakterizovat jako poměry složité. Pro optimalizovanou podzemní trasu Kubačka nebylo provedeno žádné podrobnější inženýrsko-geologické posouzení a lze vycházet pouze z údajů, které byly v rámci *Studie alternativního vedení trasy dálnice D 8, stavby 0805 tunelem*

Kubačka [4.2] zpracovány RNDr. O. Tesařem pro původní variantu tunelu Kubačka a v *Posouzení alternativního vedení trasy D 8 – stavba 0805 v úseku Chotiměř – Radejčín* [4.2] použity ve formě zjednodušeného podélného geologického řezu (obr. 4.2).



Obr. 4.2 Geologický podélný řez původní trasou tunelu Kubačka (podklad [4.3] - upraveno)

Širší zájmová oblast patří geomorfologicky do skupiny Českého středohoří, která je součástí Krušnohorské soustavy. Jedná se o plochou strukturní hornatinu kerného typu, z níž vystupují četné kuželovité a kupovité suky částečně vypreparovaných podpovrchových sopečných těles – jedním z nich je vrch Kubačka.

Zájmové území je budováno převážně křídovými slínovci, bazalty a fonolity, provázenými dalšími horninami sopečného původu (tufy a tufity, pyroklastika). Geologická skladba v severní části tunelu Kubačka, který je ve svojí optimalizované podobě odsunut západním směrem blíže k sedlu mezi vrchy Kubačkou a Kletečnou, by byla z tohoto důvodu pravděpodobně ještě ve větší míře tvořena pro ražbu pestrou a proměnlivou směsicí problematických hornin typu tufů a tufitů a vulkanických jíků s polohami bazaltických hornin. Ražba tunelů Prackovice a Radejčín tento předpoklad o skladbě horninového masivu plně potvrdila. U vulkanických jíků, ale též u vápnitých jílovců a slínovců v jižní části tunelu, lze důvodně očekávat jejich bobtnavost – zvětšování objemu při styku s vodou a přidavné tlakové působení na tunelové ostění. Realizace dlouhého tunelu v takto složitých geologických podmínkách by vyžadovala velmi podrobný inženýrsko-geologický průzkum.

V příznivých inženýrsko-geologických poměrech (v málo proměnlivých masivech pevných hornin a při absenci výrazných poruchových pásem, intenzivního zvrásnění a

případných krasových jevů) je možno podrobný průzkum realizovat pouze pomocí **svislých jádrových vrtů**, vedených z povrchu území přiměřeně hluboko pod počvu podzemního díla. Je však zřejmé, že takto prováděný průzkum má výrazně bodový charakter a ve svých prognózách pracuje s určitou nevyhnutelnou mírou nejistoty. Rozhodně nemůže postihnout anomálie solitérního charakteru v trase tunelu, a pokud ano, tak jen čistou náhodou. V daném případě, kdy je nutné ozřejmit předem v trase tunelu existenci rizikových stabilitních jevů (bobtnací tlaky, dobu stability nevystrojeného výrubu, délku a zajištění záběru, bezpečnou velikost plochy čelby), je průzkum svislými vrty nedostatečný.

Dokonalejší typ vrtného průzkumu pro liniové podzemní stavby představuje použití **horizontálních jádrových vrtů**. Průzkum má kontinuální charakter a je veden přímo do oblasti budoucího výrubu. Nicméně jeho vypovídací schopnost o stabilitě výrubu by byla ve velmi proměnlivém a sopečnými výbuchy dynamicky vrstveném prostředí opět limitována bodovým charakterem průzkumu před čelbou tunelu v důsledku nepatrné plochy vrtného terče. To může způsobit, že i poměrně výrazné nehomogenity ve složení masivu nebudou průzkumným vrtem odhaleny. Horizontální vrty prováděné před a v průběhu ražby podzemního díla negativně ovlivňují rychlost ražby tunelu.

Ražba průzkumné štoly je bezesporu nejúčinnější kontinuální průzkumnou metodou pro zjištění komplexních znalostí o geologické stavbě a geotechnických vlastnostech horninového masivu. Oproti vrtnému průzkumu jakéhokoliv typu jsou při ražbě průzkumné štoly získány zásadní poznatky o stabilitním a deformačním chování masivu. Průběžně prováděné inženýrsko-geologické pasporty čeleb, puklinové diagramy s charakteristikami diskontinuit, evidence přítoků podzemní vody, poznatky ze zkoušek horninového masivu „in situ“ a monitoring deformací výrubu a nadloží vyvolaných ražbou štoly, umožňují provést statický návrh technologie ražby plného tunelového profilu, který lze odladit na skutečné vlastnosti a chování horninového masivu při průzkumné ražbě. Tento postup výrazně snižuje riziko selhání některého prvku nosného systému při tunelování pomocí Nové rakouské tunelovací metody (NRTM) ve složitých geologických poměrech.

Důležitou a osobitou předností průzkumu prováděného průzkumnou štolou je přímé zjištění stability nevyztuženého záběru a čelby při ražbě, ověření deformačního chování výrubu, ověření tendence horninového masivu ke tvorbě nadvýlomů, vyzkoušení technologie rozpojování horniny a výztužných prvků (druhy svorníků, typy výztužných žeber, složení a vlastnosti stříkaného betonu) a posouzení maximální možné rychlosti ražby. Zkušenosti ukazují, že provedení průzkumné štoly má příznivý vliv na stabilitu čelby velkého tunelu, neboť vyztužuje masiv jako „velká kotva“.

Inženýrsko-geologické poměry v zájmové oblasti jsou velmi složité. Horniny sopečného původu budou mít, vzhledem k intenzivnímu a různému stupni zvětrání, značně proměnlivé pevnostní a přetvárné vlastnosti, což je z hlediska navrhování a realizace tunelové konstrukce jev nepříznivý. Velmi nepříznivý a proměnlivý vliv budou mít složité inženýrsko-geologické poměry též na stabilitu výrubu, navíc zkušenosti s tunelováním velkých profilů v tomto složitém prostředí sopečných tufů jsou poměrně sporadické. Při provádění blízkého tunelu Prackovice byly při ražbě v obdobně složitém geologickém prostředí monitorovány v oblasti pražského portálu výrazné až nebezpečné povrchové deformace i konvergence

primární výstroje tunelu. Průzkumnou štolu malého profilu v pravé troubě tunelu Prackovice bylo možno, nehledě na její význam průzkumný, označit za podstatný stabilizační prvek v málo kvalitním horninovém masivu.

Případné provedení pouze vrtného průzkumu pro dlouhý tunel Kubačka, vzhledem k jeho bodovému charakteru, se nejeví v daných složitých geologických podmínkách jako dostatečný a jeho průběžné zpřesňování horizontálními předvrty by mělo velmi negativní dopad na rychlost ražby. Minimálně v problematické severní části tunelu by bylo nutné předem realizovat průzkumnou štolu, jejíž ražbu je možno provést v rámci průzkumných prací ještě před vydáním stavebního povolení na vlastní objekt tunelu.

Průzkumnou štolou se přímo ve výrubu ověřuje hydrogeologické chování masivu. Zvodnění masivu negativně ovlivňuje mechanické vlastnosti hornin, což snižuje stabilitu výrubu nepřímo úměrně ke zvyšování přítoků do díla. V současné době nejsou k dispozici prakticky žádné informace o hydrogeologických poměrech v oblasti uvažovaného tunelu Kubačka. Pro nevyhnutelné zhodnocení vlivu výstavby a provozu tunelu na podzemní vody by bylo nutno provést podrobný hydrogeologický průzkum.

Souhrnně lze konstatovat, že ražba tunelu Kubačka, i ostatní technické problémy související s tunelem (odvodnění, větrání, hluk), by byly za cenu citelně zvýšených nákladů zvládnutelné. Jako naprosto nepřijatelná se však v současné době jeví zcela neúnosná finanční ztráta pramenící ze zlikvidování rozestavěné trasy a prodloužení výstavby o dalších 7 až 10 let, kdy by intenzivní silniční provoz probíhal na stávajících nevyhovujících komunikacích.

Podklady použité v kapitole 4

- [4.1] Podkladový materiál ekologických sdružení pro zastupitele ústeckého kraje na jednání dne 9. 3. 2005, občanské sdružení Děti Země – Klub za udržitelnou dopravu, 02/2005
- [4.2] Studie alternativního vedení trasy D 8 – stavba 0805 v úseku Chotiměř – Radejčín, CZ – ABP s.r.o., 12/2000
- [4.3] Posouzení alternativního vedení trasy dálnice D 8, stavby 0805 tunelem Kubačka, Pragoprojekt a.s., 01/2005

5. Posouzení vlivu rozestavěné trasy dálnice na životní prostředí



5.1. Výběr optimální stabilizované trasy

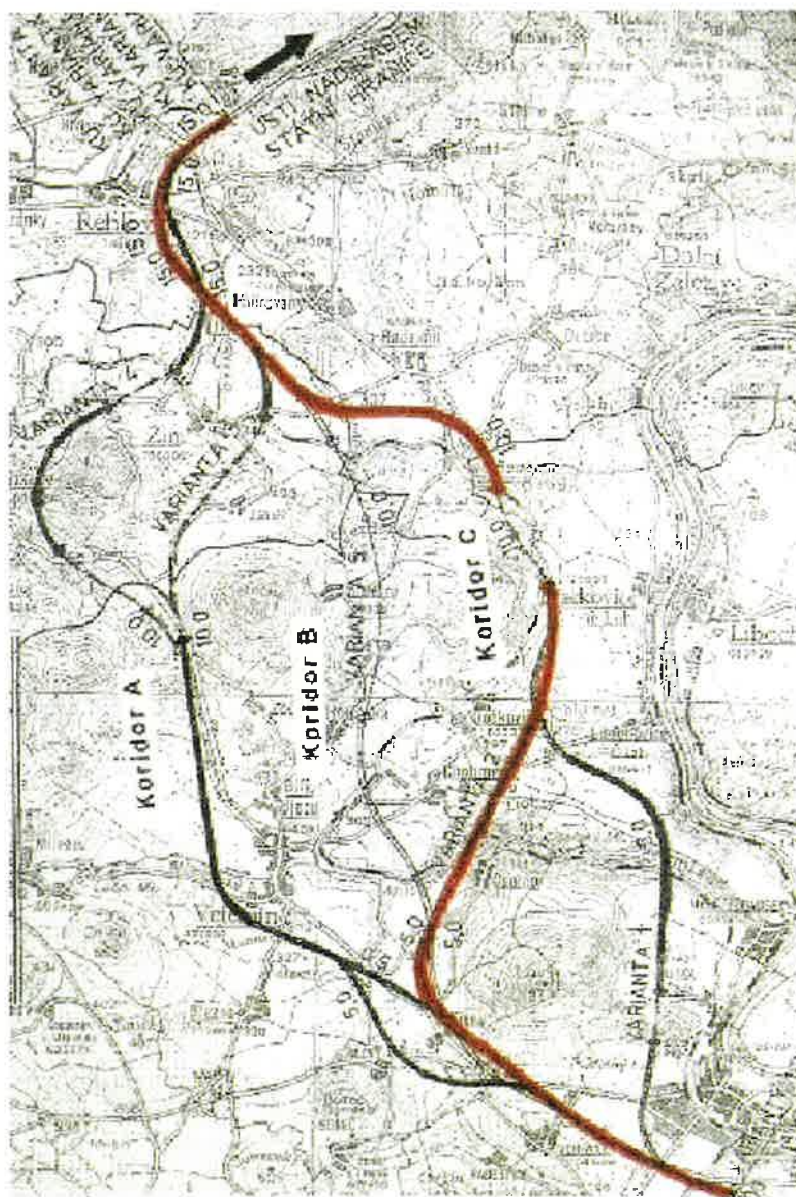
Příprava a výběr optimální stabilizované trasy dálnice D 8 stavba 0805 představuje výjimečnou ojedinělou ekostavbu. Pro optimalizaci trasy byly v předstihu vypracovány studie, zejména – „Ekologické a dopravně ekonomické vyhodnocení dálnice D 8 v hraniční oblasti“ (1993), „Studie dálnice D 8 – stavba 0805 úsek Lovosice – Řehlovice“ (1994), „Krajinářské vyhodnocení pro vyhledávání trasy průchodem Českým středohořím“ (1994).

Současná trasa byla vybrána z mnoha variant jako nejšetrnější k rázu Českého středohoří. Trasa vede z 96 procent v oblastech zasažených lidskou činností, zbývajících 4 procenta této trasy jsou kompromisně vedena tak, aby nebyl dotčen samotný povrch krajiny. Představuje nejkratší možný průchod územím, v krajině nevytváří nepřírozené, dlouhé rovné úseky. Vede většinou IV. a III. zónou ochrany přírody. Předpokládá se, že cenné ekosystémy nebudou dotčeny téměř vůbec. Byla provedena stanovená účinná kompenzační opatření (záchranné transfery exemplářů zvláště chráněných druhů, časové omezení zásahu do biotopů, ochranná opatření atd.), která reálně minimalizují negativní dopady záměru ve fázi výstavby i provozu na zvláště chráněné druhy, existuje trvalý biomonitoring a biologický dozor kompetentními orgány ochrany přírody.

Trasa dálnice je v maximální možné míře vedena mimo les a prvky ÚSES, převážně po polích, loukách a někde i starých sadech, územím narušeným těžbou kamene apod. Může tak přispět i ke zvýšení biodiverzity a ekologické stability krajiny obohacením devastovaných nebo dosud monokulturně využívaných pozemků o další rostlinné druhy a refugia živočichů. Vzhledem k niveletě terénu a z hlediska krajinného rázu je trasa vedena velmi citlivě, včetně přemostění Oparenského údolí. Umístěním na hranu Labského údolí nad lomy za

Prackovicemi se její dělící účinek v krajině shoduje s dělícím účinkem této přírodní překážky. Tím tento úsek nepřispívá k běžné fragmentaci krajiny liniovými stavbami.

Trasa průchodu chráněnou oblastí byla od prvopočátku řešena velmi citlivě na současné úrovni poznání a nadstandardním metodickým způsobem; dozorována a odsouhlasena byla odborníky CHKO, příslušným orgánem MŽP ČR. V roce 1994 byla zpracována vyhledávací studie obsahující 3 koridory s pěti variantami vedení trasy. Na základě této studie MŽP ČR doporučilo koridor C, pro který byla zpracována dokumentace o posouzení vlivů na životní prostředí. Podle doporučení pracovníků MŽP ČR a MD ČR byla vybrána kombinovaná trasa varianty 1 a varianty 2 v koridoru C. V srpnu 1996 proběhlo veřejné projednání posudku dokumentace EIA. Z procesu posouzení vlivu této stavby na životní prostředí vyplynulo, že navržená trasa je ekologicky nejvhodnější.



Obr. 5.1 Koridory dálnice D 8 podle dokumentace EIA (podklad [5.1])

Odborem posuzování vlivů na životní prostředí MŽP ČR bylo dne 15. listopadu 1996 podle §11 zákona č. 244/1992 Sb. [5.2] vydáno pod č. j. 400/3144/1618/OPVŽP/96 e. o. [5.3] souhlasné stanovisko na povrchovou trasu dálnice D 8 stavba 0805 v koridoru „C2“ (stanovisko EIA). Vydání stanoviska navazovalo na proces výběru koridoru na základě tzv. *Pracovní metodiky krajinářského vyhodnocení pro liniové stavby* [5.4] [5.5] a na schválené *Usnesení vlády č. 631 z roku 1993 (o rozvoji dálnic a čtyřpruhových silnic pro motorová vozidla v ČR do roku 2005)* [5.6]. V závěru posudku na dokumentu o hodnocení vlivu stavby na ŽP je klasifikován výběr optimální stabilizované trasy dálnice D 8 stavby 0805 jako výjimečně šetrné vedení trasy ve prospěch ochrany přírody.

5.2. Míra významnosti negativních vlivů na životní prostředí

Ministerstvo životního prostředí ČR v roce 2000 rozhodlo o udělení výjimky pro průchod dálnice D 8 CHKO v úseku Lovosice – Řehlovice. Rozhodnutí bylo výsledkem podrobného rozboru, který vycházel z řady zpracovaných podkladů, které byly projednány v rámci vedeného správního řízení na společných poradách za účasti všech účastníků řízení, dotčených orgánů státní správy a dalších odborníků. Po odborné stránce existovalo vědomí, že byly provedeny potřebné biologické průzkumy a záchranné transfery živočichů a rostlin, a že v současné době jsou již biotopy naprosto nevhodné pro výskyt a případný přirozený návrat zvláště chráněných taxonů organismů. MŽP ČR došlo k závěru, že průchod dálnice D 8 územím CHKO v úseku Lovosice – Řehlovice splňuje zákonné požadavky pro udělení výjimky ve smyslu ust. § 43 ze zákazu podle ust. § 26 odst. 1 písm. f) zákona č. 114/1992 Sb. [5.7], v platném znění.

V rozhodnutí o výjimce se argumentuje tím, že koridor, do kterého je stavba situována, byl schválen Ministerstvem životního prostředí na základě studie předložené Ředitelstvím silnic a dálnic ČR, posouzené podle § 14 zákona č. 244/1992 Sb. a bylo vydáno stanovisko pro další řešení průchodu dálnice D 8 přes CHKO vedením trasy v koridoru C, varianta 2, s tím, že bude porovnána v alternativě s vedením trasy v koridoru C, varianta 1. Dále se uvádí, že tyto varianty byly poté posouzeny podle § 6 zákona č. 244/1992 Sb. a bylo vydáno souhlasné stanovisko ministerstva dle § 11 cit. zákona na variantu C2. Odkazováno je rovněž na územně plánovací dokumentaci velkého územního celku okresu Litoměřice, v jejíž závazné části (vyhlášena nařízením vlády č. 64/1996 Sb.) byl vymezen jako veřejně prospěšná stavba koridor povrchové trasy dálnice D 8 přes CHKO.

Rozhodnutím Správy CHKO České středohoří byl dne 21. 5. 2001 vydán souhlas s umístěním stavby dálnice D 8 na území CHKO podle ust. § 12 a § 44 zákona č. 114/1992 Sb., v platném znění. Toto rozhodnutí bylo potvrzeno odvolacím orgánem MŽP ČR dne 19. 9. 2001 a dne 2. 10. 2001 nabylo právní moci. Přezkoumáním tohoto rozhodnutí mimo odvolací řízení (MŽP ČR ze dne 10. 6. 2002) nebyla shledána nezákonnost, podmínkami rozhodnutí je přiměřeně a na dostatečné rozlišovací úrovni ošetřen vliv jednotlivých rozhodujících objektů stavby na životní prostředí vůbec a krajinný ráz zvláště.

Postoj Správy CHKO České středohoří byl exaktně formulován již dříve v roce 1999, viz dokument CHKO České středohoří (1999): *Plán péče CHKO České středohoří* [5.8]. Ve stati Dálnice D 8 se konstatuje: „Postoj Správy CHKO České středohoří k výstavbě stavby

0805 – výjimka ze zákona je doporučena k udělení, neboť veřejný zájem (základní vybavenost území státu z hlediska dálniční sítě s napojením na evropské dopravní systémy) není v tomto případě opominutelný”.

V *Dokumentaci o hodnocení vlivů na životní prostředí* [5.1] se konstatuje „Pozitivní celospolečenský přínos jednoznačně převyšuje dílčí negativní dopady na životní prostředí, které jsou na podlimitní úrovni”. Na veřejném projednání nebyl prokázán významný negativní vliv záměru na životní prostředí za předpokladu respektování požadovaných technických a provozních opatření k ochraně životního prostředí.

Během roku 2009 proběhl *Inventarizační průzkum v trase dálnice D 8 – stavba 0805 Lovosice – Řehlovice* na území CHKO České středohoří zaměřený na výskyt a početnost zvláště chráněných druhů rostlin, živočichů a jejich biotopů, který autorizoval Prof. RNDr. Vladimír Bejček, CSc. [5.9]. Závěrečná zpráva shrnuje kompletní výsledky provedeného inventarizačního průzkumu trasy dálnice D 8 – stavby 0805 na území CHKO České středohoří a kromě ucelených výsledků aktuálního inventarizačního průzkumu obsahuje návrh řešení na omezení negativních vlivů na zjištěné zvláště chráněné druhy a jejich populace během výstavby a provozu dálnice D 8 přes České středohoří.

Konstatuje se, že v souladu s vydanou výjimkou ze zákazu zásahu do biotopu, poškozování a ničení zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů dle ust. § 56 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění, byl v září 2007 zahájen podrobný biologický průzkum v předmětném území – trvalý a dočasný zábor – celé trasy stavby dálnice. Ve vegetačním období byla provedena stanovená kompenzační opatření a transfery exemplářů zvláště chráněných druhů rostlin. Skrývka zeminy pro účely archeologického průzkumu a pro přípravné a stavební práce byla realizována po odsouhlasení odborně způsobilé osoby zajišťující na stavbě 0805 biomonitoring a biologický dozor. V případech zjištění výskytu zvláště chráněných druhů byl před zahájením terénních prací proveden jejich záchranný transfer na předem stanovené vhodné lokality.

Z aktuálního stavu znalosti předmětného území (léto 2009) vyplývá, že na většině trasy již byla shrnuta zemina a nevratně tak zanikly biotopy dotčených zvláště chráněných druhů. Pouze na menší části trasy je doposud částečně nebo zcela zachován biotop zvláště chráněných druhů.

Je třeba upozornit, že skrytím zeminy na podstatné části trasy vznikla specifická stanoviště ve stádiu rané sukcese. Ta mohou v poměrně krátkém časovém horizontu přilákat řadu zvláště chráněných druhů organismů, které tento typ prostředí tolerují nebo dokonce preferují. Z ekologického hlediska proto není žádoucí nechávat tato místa v klidu bez stavebních aktivit a např. Prof. Bejček doporučuje neprodleně urychlit dosažení cílového stavu. V opačném případě by došlo k vytváření „ekologických pastí“, což by mohlo mít negativní dopad na populace těchto druhů. **Závěrem je klasifikována míra negativního vlivu D 8 stavby 0805 na životní prostředí jako málo významná.**

5.3. Míra narušení krajinného rázu

České středohoří bylo za chráněnou krajinnou oblast vyhlášeno především pro svůj mimořádný krajinný ráz, zapříčiněný dávnou sopečnou činností. Sopečný původ zdejších

horám vtiskl charakteristický kupovitý a kuželovitý tvar. Pojmu „krajinný ráz“ odpovídá pojem „Character of the Landscape“, vyjádřený především morfologií terénu, charakterem vodních toků a ploch, vegetačního krytu a osídlení. Pro posuzování krajinného rázu je synonymem „Landscape Character Assessment“ (LCA).

Ochrana „krajinného rázu“, podle § 12 zákona č. 114/1992 Sb. o ochraně přírody a krajiny v dnes platném znění, je kategorií, která vešla do právních předpisů České republiky po roce 1990. Je to kategorie na pomezí ochrany přírody jako takové a ochrany krajiny jako kulturního dědictví. Má svou objektivní složku, danou přírodními podmínkami a subjektivní složku, danou rozdílným vnímáním „krásky“ krajiny a odborné profese hodnotitele. Přitom kulturní krajina je vnímána jako hodnotná a krásná tehdy, jsou-li přítomné přírodní a antropogenní prvky v harmonii, v určité dynamické rovnováze. Technická díla do kulturní krajiny patří.

Specifický problém hodnocení vlivu staveb na krajinný ráz způsobuje hodnocení staveb, které jsou svým charakterem, měřítkem či dimenzemi, výjimečné. Zejména to jsou velké stavby technické infrastruktury; u těchto staveb v každém případě dochází k ovlivnění krajinného rázu. Mohou být podstatně potlačeny existující znaky jednotlivých charakteristik krajinného rázu, mohou být sníženy (degradovány) přírodní a estetické hodnoty, může vzniknout odlišný výraz krajiny, než jaký měla krajina doposud. Tuto změnu vizuálního vnímání krajinného prostředí společnost kompenzuje náhradní hodnotou ve smyslu zvýšené hodnoty zkulturněného prostředí (např. zvýšenou dostupností území). Nicméně genius loci krajiny není strnulý institut, nýbrž proces rozvoje pochopených hodnot.

Současné území s trasou D 8 – stavba 0805 zdaleka nepředstavuje romantickou krajinu našich předků. Je poznamenáno přítomností cementárny Čížkovice, průmyslového města Lovosice, důležitého železničního dopravního uzlu s významnou chemičkou a potravinářským průmyslem. Na nejcennější zemědělské půdě vysoké bonity kolem křížení dálnice D 8 a silnice I/15 se rozrůstá významná průmyslově-skladovací, dopravní a logistická základna.

Odpůrci realizace dálnice D 8 stavby 0805 objednali odborný posudek na hodnocení vlivu dálnice na krajinný ráz.

Posudek vypracoval Doc. Ing. Arch. Ivan Vorel, CSc. (*Dálnice D 8, Stavba 0805 Lovosice – Řehlovice, vyhodnocení zásahu do krajinného rázu ve smyslu § 12 zákona č. 114/1992 Sb. O ochraně přírody a krajiny*, září 2002) [5.10]. Posudek byl zřejmě založen výhradně na subjektivním přístupu řešitele a neprošel žádným adekvátním oponentním řízením. Nebyly použity známé a dostupné novější formalizované metody, umožňující alespoň částečnou objektivizaci globálního hodnocení krajinného rázu.

Negativní díkce posudku uvedla v omyl a ovlivnila postoj veřejného ochránce práv v roce 2003, viz JUDr. Otakar Motejl (*Zpráva o průběhu šetření ve věci podnětu občanského sdružení Děti Země, týkající se průchodu dálnice D 8 CHKO České středohoří*) [5.11]. Ojedinelý a širším týmem odborníků neprokázaný krajinářský názor ombudsman nešťastně převzal do svého vyhodnocení, čímž jej svou autoritou zřejmě ne zcela vhodně posílil.

Vágní koncept krajinného rázu umožňuje rozdílné hodnocení ovlivněné subjektem a sledovaným cílem. Výklad vlastního zásahu do krajinného rázu, ale i samotné pojetí krajinného rázu zákon o ochraně přírody a krajiny neobsahuje. Obecně se uznává, že metodiky pro posuzování krajinného rázu jsou různé a jejich algoritmus se liší. Ve spojení s různými subjekty hodnotitelů tak lze obdržet kontroverzní závěry a výstupy posudků; paradigma kategorie krajinného rázu tak selhává.³

Závěrem lze hodnotit míru narušení krajinného rázu jako málo významnou. Předmětná stavba nemůže snížit nebo změnit krajinný ráz. Nejsou potlačeny existující znaky jednotlivých charakteristik krajinného rázu Českého středohoří. Ojedinělý projev negativního hodnocení je subjektivní, osamocený a marginální.

5.4. Veřejný zájem

Kategorii veřejného zájmu je věnována pozornost na základě úsilí řešit střet dvou zájmů, tj. jednak veřejného zájmu státu vybudovat dálniční spojení trasy Praha – Berlín, jednak zájmu institutu chráněné krajinné oblasti dle ustanovení zákona o ochraně přírody a krajiny.

Neurčitost pojmu “veřejného zájmu” je jeho obecně platným postulátem. V diskuzi na toto téma se zúčastněné subjekty fatálně snaží „změřit nezměřitelné“, např. viz J. Birkmann & B. Wisner (*Measuring the Un-Measurable. The Challenge of Vulnerability*) [5.12]. Jde o pružný pojem, který se hojně vyskytuje skrze tuto svoji vlastnost v právním odvětví. Častou problematikou v oblasti veřejného zájmu bývá řízení konfliktu zájmů. Platná právní úprava veřejný zájem výslovně obsahově nevymezuje, přesto jej zásadním způsobem determinuje.

Kategorie veřejného zájmu se v nejrůznějších podobách objevuje ve všech etapách lidské společnosti, dotýká se teorie a reality ekonomiky a práva. Veřejný zájem bývá definován jako zájem veřejnosti, zájem větší skupiny lidí, který je nadřazen zájmům individuálním. Za nositele veřejného zájmu tak mnohdy bývají označována i nejrůznější občanská sdružení. Stát se v současné době jeví spíše jako sloučení několika center rozhodování, kde na úrovni každého z těchto center dochází k definování veřejného zájmu dané oblasti, čímž se rodí konflikty a rozpory. Pojetí státu se v tomto smyslu stává mlhavé. Příkladem je utilitární veřejný zájem ochrany přírody versus veřejný zájem společnosti.

³ Poznámka:

Hodnocení vlivu na krajinný ráz může vést až k absurdní situaci, kterou lze dokumentovat na nejbližším okolí Lužických hor a Ještědského hřebene. Použití vágní metodologie doc. Vorla by nikdy neumožnilo realizaci projektu ing. Arch. Karla Hubáčka na vrcholu Ještědu, dnes kulturní národní památky, která jako dominanta zásadně ovlivnila krajinný ráz ze stanoviště pozorovatele vzdáleného desítky kilometrů. Elegantní linie dálničních prvků může být plně rovnocenná hodnocení, které uvedlo Ministerstvo kultury ve prospěch věže na Ještědu, cit. “Tvar stavby, její kultivovaný technicismus detailu, navozují poetické asociace se světem sci-fi, současně však věž jedinečně reaguje na krajinný kontext, na kuželovitý vrchol hory Ještěd, jemuž dává elegantní aerodynamickou špičku. V tomto spojení technicismu se smyslem pro přírodní prostředí zaujímá tato kulturní památka jedinečné místo v celé české i středoevropské architektuře své doby”.

V současnosti žádný zákon „veřejný zájem“ přesně nedefinuje.

Veřejný zájem je možné nalézt pouze ve složitém procesu příslušného řízení, při kterém jsou posuzovány zájmy jednotlivých účastníků. Nejedná se však jen o problém, jak veřejný zájem zjišťovat, ale také jak jej prosazovat. S prosazováním veřejného zájmu je spjato mnoho překážek, např. lobování, ale i rostoucí vliv korupce. Konflikt zájmů sám o sobě není korupcí, avšak podle silícího všeobecného přesvědčení může konflikt mezi soukromými zájmy a veřejnými povinnostmi, pokud není řízen přiměřeným způsobem, v korupci vyústit. V současnosti se tematika veřejného zájmu objevuje jako nástroj pro proces zákonného vyvlastňování pozemků ve prospěch urychlené výstavby liniových dopravních staveb, především dálnic.

K tomu, aby byla vytvořena, co nejpřesnější definice veřejného zájmu je nezbytná účast veřejnosti. Veřejnost je cílovou skupinou, ke které veřejný zájem směřuje prostřednictvím rozhodnutí jejich zástupců. Veřejnost by měla reagovat na dotazy kladené při definování veřejného zájmu, aby bylo dosaženo „obecného blaha“ co v nejširším smyslu.

K otázce veřejného zájmu lze konstatovat, že dálnice D 8 stavba 0805 je navržena v souladu se závaznými částmi územně plánovacích dokumentací měst a obcí a nadřazenými ÚPD, které předpokládají její realizaci coby veřejně prospěšné stavby. Pro zvolené variantní řešení bylo vydáno souhlasné stanovisko Ministerstva životního prostředí ČR při hodnocení jeho vlivu na životní prostředí. Příprava stavby za účasti MŽP ČR, Správy CHKO České středohoří a ČIŽP probíhala od roku 1994. Bylo provedeno krajinářské vyhodnocení, hodnocení vlivů na životní prostředí – dokument EIA, zpracované příslušným orgánem a veřejně projednané, MŽP ČR rozhodlo o výjimce z ochranných podmínek CHKO, potvrzené rozhodnutím ministra ŽP. Nařízením vlády č. 64/1996 byla vyhlášena závazná část ÚP velkého územního celku okresu Litoměřice, vládou ČR byla schválena dohoda o propojení Dálnice D 8 a A 17.

Veřejný zájem je vyjádřen nejen skutečností, že rozhodnutím vrcholných státních orgánů byla příprava stavby financována s vynaložením nákladů z veřejných zdrojů, ale i tím, že stavba byla zahrnuta do závazných částí územních plánů měst a obcí i velkých územních celků. Veřejný zájem je i v nepopiratelném hospodářském přínosu stavby i v eliminaci dopravních rizik, spojených s provozem na stávajících komunikacích. Vzhledem k tomu, že negativní dopad na krajinný ráz se podařilo v průběhu přípravy stavby úpravami projektu minimalizovat a dále je kompenzován dalšími opatřeními, uznává se převaha veřejného zájmu na umístění stavby dálnice D 8 stavba 0805, která se buduje jako technické vybavení území a je součástí evropského tahu E 55, nad zájmy ochrany přírody a krajiny, za prokázanou.

Robustní převaha obecného veřejného zájmu nad utilitárním zájmem ochrany přírody je aktuálně doložena veřejně projevenou vůlí dotčené části obyvatelstva. Podle tiskové zprávy ze dne 29. 8. 2009 ministr dopravy převzal na krajském úřadě za účasti hejtmána Ústeckého kraje petici za urychlenou dostavbu dálnice D 8. Petiční akce se zúčastnili obyvatelé většiny obcí a měst, přes které vedou náhradní dopravní trasy nahrazující nedostavěný poslední úsek dálnice D 8 z Lovosic do Řehlovic. Pod petici za urychlenou dostavbu úseku dálnice D 8 v Českém středohoří se podepsalo 151 zástupců obcí a téměř 7 500 obyvatel regionu. Podle hejtmána Ústeckého kraje petice postavila proti sobě veřejný zájem ekologů z Brna, kteří

opakovaně komplikují výstavbu dálnice metodou organizovaného odvolání a veřejný zájem místních obyvatel, prokazatelně trpících zvýšenou dopravou na objízdných trasách. Zástupci obcí reprezentují zhruba 500 000 občanů [5.13].

Z pohledu systémového řešení jde o ukončení zakonzervovaného beznadějného stavu v „nulové variantě“.

Provedené hodnocení zde potvrzuje skutečnost, že veřejný zájem urychlené realizace D 8 stavby 0805 zjevně prolamuje veřejný zájem, který je přiznán zvláštní ochraně předmětného území CHKO České středohoří. Platí absolutní priorita, že výrazně převyšuje veřejný zájem na vybudování dálnice Praha – Berlín v jakékoliv variantě ve srovnání s alternativou, že žádné dálniční spojení vybudováno nebude.

Podklady použité v kapitole 5

- [5.1] ANDĚL, P. a kol. (1995): Dokumentace o hodnocení vlivů na životní prostředí dálnice D8, úseku 0805 Lovosice – Řehlovice (zpracovaná podle zákona ČNR č. 244/1992 Sb.), MEGA, a.s., 1995, 126 stran
- [5.2] Zákon č. 224/1992 Sb. České národní rady ze dne 15. dubna 1992 o posuzování vlivů rozvojových koncepcí a programů na životní prostředí
- [5.3] MŽP ČR – Odbor posuzování vlivů na životní prostředí (1996): Stanovisko na povrchovou trasu dálnice D8 – 0805 v koridoru „C2“ (stanovisko EIA), čj. 400/3144/1618/OPVŽP/96 e. o., 15. listopadu 1996
- [5.4] BUKÁČEK, R.; MATĚJKA, P. (1998): Hodnocení krajinného rázu – metodika, Správa Chráněných krajinných oblastí ČR, Praha; v pozdějších úpravách
- [5.5] MÍCHAL, I. et al. (1999): Hodnocení krajinného rázu a jeho uplatňování ve státní správě, Metodické doporučení AOPK ČR
- [5.6] Usnesení vlády ČR ze dne 10. listopadu 1993 o rozvoji dálnic a čtyřpruhových silnic pro motorová vozidla v ČR do roku 2005
- [5.7] Zákon č. 114/1992 Sb. České národní rady ze dne 19. února 1992 o ochraně přírody a krajiny
- [5.8] CHKO České středohoří (1999): Plán péče CHKO České středohoří, Litoměřice, 06/1999, 209 stran, Autorský kolektiv
- [5.9] BEJČEK, V. (2009): Inventarizační průzkum. Trasa dálnice D8 – stavba 0805 Lovosice – Řehlovice, Závěrečná zpráva, 31. 8. 2009, ŘSD ČR, Praha
- [5.10] VOREL, I. (2002): Dálnice D8, stavba 0805 Lovosice – Řehlovice, vyhodnocení zásahu do krajinného rázu ve smyslu § 12 zákona č. 114/1992 sb. o ochraně přírody a krajiny, 09/2002

výtah pro internetovou stránku www.tunelkubacka.ecn.cz

- [5.11] MOTEJL, O. (2003): Zpráva o průběhu šetření ve věci podnětu občanského sdružení Děti Země, týkajícím se průchodu dálnice D 8 CHKO České středohoří, Závěrečná zpráva § 18, v Brně dne 31. července 2003
- [5.12] BIRKMANN, J. & WISNER, B. (2006): Measuring the Un-Measurable; The Challenge of Vulnerability; Studies Of the University: Research, Counsel, Education. Publ.Ser. of UNU-EHS, No.5/2006.
Web: <http://www.ehs.unu.edu/file.php?id=212>
- [5.13] ČIŽP (2008): Pod petici za dostavbu dálnice D8 se podepsalo 151 zástupců obcí, 29. srpna 2008
Web: www.cizp.cz/1251

ZÁVĚRY - VYHODNOCENÍ

Na základě komplexního vyhodnocení podkladů popisujících podmínky a postup zajištění výstavby dálnice D 8 v úseku Lovosice – Řehlovice, expertních posudků a vlastních analýz byly získány následující meritorní poznatky:

Rozpracovanost, resp. dokončenost výstavby dálnice D 8 stavba 0805 je již ve vysokém stupni, který se u dominantních inženýrských objektů pohybuje v rozmezí 65–75 %.

Mnohé provedené přípravné a **stavební práce mají nevratný charakter** (zejména sejmutí ornice, realizace tunelových úseků dálnice).

Využívání stávajících silnic, které nahrazují nedokončený úsek dálnice, znamená podstatné zhoršení životního prostředí obyvatel bydlících v jejich blízkosti. Podrobným vyhodnocením mapových podkladů, fotodokumentace a průzkumů bylo zjištěno, že **počty obyvatel zasažených hlukem a exhalacemi jsou v pásu území v šířce do 100 m podél rozestavěného úseku dálnice Lovosice – Řehlovice téměř stonásobně nižší než počet obyvatel podél současně využívaných silnic** (snížení ze 4 704 na 51 obyvatel).

Rovněž počet obyvatel, trvale žijících ve vzdálenosti do 500 m od stávajících silnic I. třídy, se po realizaci úseku dálnice sníží čtyřicetkrát (z 36 844 na 926 obyvatel).

Zvýšený provoz vozidel na stávajících silnicích, neodpovídajících parametrů pro tyto intenzity dopravy, vede ke snížení bezpečnosti provozu, jak ukazují výsledky provedené analýzy. Oddálení dokončení stavby hodnoceného úseku dálnice o jeden rok představuje následné **zvýšené počty obětí** dopravních nehod:

- | | |
|------------------------------|----|
| • počet usmrcených osob | 3 |
| • počet osob těžce zraněných | 5 |
| • počet osob lehce zraněných | 25 |

Zpoždění realizace posuzovaného úseku dálnice dále znamená **každým rokem celospolečenskou ztrátu ve výši cca 677 mil. Kč** (časové a provozní náklady uživatelů, úspory ze snížení nehodovosti).

Případná realizace variantního vedení trasy dálnice D 8 (s tunelem Kubačka) představuje **zvýšení stavebních nákladů o cca 18,4 mld. Kč** a čtyřnásobné zvýšení nákladů na provoz a údržbu tunelu (26,8 mil. Kč/rok oproti 7,1 mil. Kč/rok). Současně tato varianta představuje **oddálení dokončení stavby minimálně o 7 let** a tím pokračující devastující provoz na současných silnicích s nedostatečnou kapacitou.

Pozitiva, která přinese realizace rozestavěné trasy dálnice D 8 stavby 0805, se vší určitostí předčí negativní zásahy do CHKO Českého středohoří. Byla realizována rozsáhlá a nákladná ekologická opatření, mostní objekty, ochranné zemní valy, protihlukové objekty, náhradní výsadba a biologické rekultivace. Doporučené a realizované „ekologické“ kompenzace jsou odpovídající a lze tak vyloučit možnost nevratného zničení přírody v CHKO České středohoří jako celku.

Provedené analýzy potvrzují závěry uvedené v posudku o hodnocení vlivu stavby na životní prostředí, které klasifikují výběr stabilizované trasy stavby 0805 jako výjimečně šetrné vedení trasy ve prospěch ochrany přírody a negativní vlivy na prostředí jako málo významné. V rámci projektové přípravy a při opakovaných studiích a měřeních bylo rovněž jednoznačně prokázáno, že dálnice, která bude v provozu, má jednoznačně pozitivní vliv na životní prostředí v celé lokalitě.

Současně lze konstatovat, že předmětná stavba nemůže snížit nebo změnit krajinný ráz. Nejsou potlačeny existující znaky jednotlivých charakteristik krajinného rázu Českého středohoří. Ojedinělý projev negativního hodnocení je subjektivní, osamocený a marginální.

Na základě uvedených poznatků a dalších údajů ve znaleckém posudku závěrem konstatujeme, že veřejným zájmem zjevně není a nemůže být jen některý z parciálních zájmů; za veřejný zájem v obecné rovině má být považován veřejný zájem ve svém celku.

Za meritorní okolnost, která rozhodujícím způsobem ovlivňuje veřejný zájem, pokládáme výše zdůvodněnou nutnost urychleného dokončení výstavby dálnice D 8, kterou bude nově zajištěno souvislé, kapacitní, bezpečné a ekologicky příznivé dopravní spojení se Spolkovou republikou Německo.

DOLOŽKA

Zpracovatel prohlašuje, že při podání znaleckého posudku vystupuje ve smyslu platných předpisů o znalecké činnosti (zákon č.36/1967 Sb. vč .p .př.) jako osoba nezávislá.

Znaleckým subjektům obecně nepřísluší činit jakékoli právní závěry a rozhodnutí, přičemž související poznámky a údaje v tomto smyslu uvedené jsou průvodně doporučující odborné a technicko-ekonomické veličiny určenou pro objednavatele, resp. cílového meritara, když pouze vycházejí z dispozic zadání a objektivně zjištěného stavu v dané záležitosti.

Při zpracování elaborátu byly využity veškeré dostupné podklady a vstupní veličiny v rámci dosažení maximální objektivizace posouzení, část přílohová je rovněž součástí elaborátu.

Kolektiv zpracovatelů:

Doc. Ing. Ludvík Vébr, CSc.

Prof. Ing. František Lehovec, CSc.

Prof. Ing. Jiří Barták, DrSc.

Prof. Ing. Josef Říha, DrSc.

Ing. Pavel Karlický, CSc.

Prof. Ing. Alena Kohoutková, CSc.
děkanka FSv ČVUT Praha

V Praze dne 10. 5. 2010

Ing. Vladimír Vácha,
Soudní znalec KS Praha, vedoucí
znalecké činnosti FSv ČVUT Praha

Znalecká doložka:

Znalecký posudek byl podán znaleckým ústavem zapsaným dle rozhodnutí MS ČR ze dne 13. 2. 2002 pod č. j. M-207/2002 a doplňku změn ze dne 20. 2. 2008 pod č. j.149/2007-ODS-ZN/7 pro obor EKONOMIKA (s rozsahem znaleckého oprávnění pro oceňování nemovitostí), obor STAVEBNICTVÍ (s rozsahem oprávnění technologie, vlastnosti stavebních hmot, statika a dynamika, vady a poruchy, rekonstrukce staveb, dopravní inženýrství, ocelové a dřevěné konstrukce) a obor GEODÉZIE A KARTOGRAFIE (s rozsahem znaleckého oprávnění pro inženýrskou geodézii a geodetické informace pro katastr nemovitostí).

Znalecký posudek je zapsán pod č.160-10 znalecké evidence ZÚ.

Znalečné je vyúčtováno dle platných předpisů v samostatně přiložené likvidaci.