

Olomoucký kraj zvažuje, jak v budoucnu využije peníze z EU. Může opravit památky a zlepšit připojení k internetu

Autor: [Kateřina Zichová](#) | [EURACTIV.cz](#)

3. 1. 2020



[Komentáře](#) [Tisk](#)

Olomoucký kraj chce využít finance z evropských fondů mimo jiné na to, aby do regionu přilákal turisty. Investovat chce ale i do budování silnic nebo vysokorychlostního internetu.

Česká republika bohatne a s ní i jednotlivé české regiony, včetně Olomouckého kraje. Přesto zde ale nadále existují oblasti, které ekonomicky zaostávají. Jedná se zejména o Jesenicko či Šumpersko.

Obě dvě oblasti se nacházejí v bývalých německých Sudetech. Právě tato pohraniční oblast čelí kvůli své poloze a pohnuté minulosti značným ekonomickým problémům, například vyšší nezaměstnanosti či úbytku obyvatelstva.

Podle poslance a zastupitele Olomouckého kraje **Mariana Jurečky** by se proto měly i tyto oblasti začít řadit do skupiny tzv. strukturálně postižených regionů, do které v současné době spadají pouze kraje závislé na těžbě a spalování uhlí.

Jurečka se domnívá, že je nutné rozlišovat strukturálně postižené oblasti i mimo uhelné regiony a za účelem jejich rozvoje jim přidělovat více dotací z evropských fondů. Uvedl to při příležitosti debaty, kterou v Olomouci uspořádal server EURACTIV.cz ve spolupráci s vydavatelstvím Eonomia.

Žadatelé o dotace ze zaostalých obcí by například v budoucnu měli dostávat při vyhodnocování jejich žádostí body navíc. Zvýhodněné obce by přitom určoval kraj prostřednictvím monitorovacího výboru. Evropské dotace by tak mohly směřovat skutečně tam, kde jsou potřeba, což by přispělo ke stírání nerovností mezi jednotlivými regiony v kraji. Díky vyšší podpoře z fondů by se tak Jesenicko a Šumpersko mohlo ekonomicky brzy přiblížit k vyspělejší částem kraje.

Chybějící infrastruktura

Aby mohly české obce i kraje dotace úspěšně čerpat, měly by mít jasno v tom, kam by peníze měly směřovat. „Dnes se na Jesenicku a Šumpersku snažíme řešit hlavně vysokorychlostní internet a cestovní ruch,“ uvedl náměstek hejtmana Olomouckého kraje **Pavel Šoltys**. To však nejsou jediné oblasti, do kterých finance z EU směřují. V Šumperku například brzy dojde k výstavbě dvou velkých bytových projektů.

Olomoucký kraj potřebuje finanční prostředky využívat zejména k rozvoji infrastruktury. Klíčové pro něj bude jednak dobudování rychlostních komunikací právě do méně rozvinuté severní části kraje, a jednak rozvoj datové infrastruktury, která neodpovídá současným potřebám. „Datová infrastruktura by mohla daleko více podpořit práci z domova, kreativní průmysly a odvětví, která jsou náročná na datová připojení,“ uvedl Jurečka.

Další příležitosti k rozvoji se kraji nabízí v rámci „zelené infrastruktury“, konkrétně v elektromobilitě a využití biometanu a vodíku. Investice do této oblasti by mohly přispět ke vzniku nových odvětví, svůj potenciál by v ní mohly využít malé a střední podniky.

Ekonomicky zaostalým oblastem by mohla výrazně pomoci také podpora turismu. Kraj chce proto některé z dostupných prostředků využít na rekonstrukci místních památek, a přilákat tak do regionu více turistů. V minulém období byla totiž podpora určena pouze pro památky z chráněného seznamu UNESCO, do budoucna by se ale mohla podpora rozšířit. „Vypadá to, že tentokrát bude v pomyslném koláči vyčleněna významná část na rekonstrukci památek,“ uvedl starosta města Šumperk **Tomáš Spurný**.

Konkrétně Šumperk chce přilákat turisty díky novému muzeu textilnictví. To chce město vybudovat z historického objektu Klappenrothovy manufaktury, v minulosti nejvýznamnější výroby manšestru v Evropě. „Chtěli bychom vytvořit muzeum na nejvyšší úrovni, které by mapovalo celé Sudety včetně polské strany,“ vysvětlil šumperský starosta.

Peníze z fondů nebudou stačit

S velkými projekty jsou ale spojeny vysoké náklady. Část financí sice může poskytnout Evropská unie skrze své fondy určené na rozvoj regionů, v budoucnu se ale podíl peněz, které EU do českých regionů posílá, může ztenčit. Česko totiž bohatne, a postupně tak ztrácí na dotace z takzvané regionální politiky EU nárok.

Nová podoba regionální politiky navíc počítá s vyšší mírou spolufinancování ze strany žadatelů. Olomouckému kraji tedy hrozí, že kvůli tomu přijde o některé významné projekty, jejichž žadatelé nebudou mít dostatek prostředků na spolufinancování.

Proto se Olomoucký kraj obrátil na českou vládu. „Role Olomouckého kraje je taková, že na národní úrovni požadujeme, aby byla spoluúčast alespoň částečně zajištěna ze státního rozpočtu,“ řekl Šoltys.

Podle zastupitele Jurečky je kompenzace spolufinancování ze státního rozpočtu možná, ale ne příliš reálná. Jednotlivá ministerstva se totiž mezi sebou stále dohadují o peníze. „Je to především otázka diskuse o potenciálním snížení zdrojů pro některá ministerstva a také o zapojení krajů do spolufinancování,“ uvedl k tomu Jurečka.

Olomoucký kraj by se tak měl připravit na to, že budování a udržování infrastruktury v obcích bude muset hradit ze svých zdrojů. Evropské finance určené na infrastrukturu totiž budou pravděpodobně seškrtnány.

Kraj v inovacích zaspal

Evropské fondy by po roce 2021 měly směřovat zejména na podporu moderních technologií, výzkumu a vzdělávání. Pro Olomoucký kraj to může znamenat velkou příležitost, ale i výzvu.

Olomoucký kraj má díky Univerzitě Palackého velký vědecko-výzkumný a inovační potenciál. Na rozdíl od Moravskoslezského kraje jej ale nedokázal zatím plně využít. V budoucím období se tedy bude soustředit také na vybudování inovačního ekosystému, který má v kraji zatím malou základnu.

V Olomouci od roku 2011 funguje centrum OK4Inovace, jehož členem je Univerzita Palackého a Olomoucký kraj. „Centrum jsme restrukturalizovali a spolupráce mezi krajem a Univerzitou Palackého a jejím vědecko-technologickým parkem je úspěšná,“ uvedl Šoltys.

Olomoucký kraj má tedy v inovacích našlápnuto, cesta k inovačnímu ekosystému bude ale dlouhá. Podle Jurečky by měl ale kraj v oblasti inovací dělat více, než jen podporovat aktivity v rámci centra OK4Inovace. Upozornil na to, že v kraji chybí start-upové zázemí, které by přivedlo a rozvíjelo malé a střední podniky.

Město Olomouc nicméně schválilo nový územní plán, ve kterém počítá s prostorem pro další vědecko-technický park. Jednání o nových prostorách by se měla rozeběhnout zkraje roku 2020 a náměstek hejtmana Šoltys věří, že jeho výsledkem bude vznik inovační základny ve spolupráci s krajem, univerzitou a olomouckou fakultní nemocnicí.

Článek původně vyšel v Olomouckém deníku v rámci projektu [Proměny českých regionů](#), který společně realizují EURACTIV.cz a vydavatelství Economia s podporou Evropské komise.

Jak zastavit odliv lidí z vesnic do měst? Recept se jmenuje „chytrý venkov“

Autor: [Ondřej Plevák](#) | [EURACTIV.cz](#)



Venkovské oblasti v Česku často zaostávají v modernizaci a potýkají se se strukturálními problémy. Řešením se může stát přístup nazvaný „chytrý venkov“, který zapadá i do budoucích plánů EU.

Demografické změny, stěhování obyvatel do měst, omezování lokálních služeb a digitální transformace představují jen krátký výčet z výzev českého venkova. Zvrátit negativní trendy si klade za cíl přístup nazvaný „chytrý venkov“ či „smart villages“, který se šíří napříč Evropskou unií i Českou republikou.

Smysl chytrého venkova spočívá v tom, že místní lidé přebírají iniciativu a hledají praktická řešení, díky kterým se mohou přizpůsobit probíhajícím změnám. Součástí je například podpora různých forem lokální spolupráce nebo využívání digitálních technologií. „Stručně řečeno, chytrý venkov je hlavně o lidech a pro lidi, jde o návrat k částečně ztraceným kořenům venkova, k selskému rozumu, který se naší společnosti už jaksí nedostává,“ poznamenal předseda Krajského sdružení Národní sítě místních akčních skupin ČR Středočeského kraje **Miloslav Oliva**.

„Zkušenosti z vyspělých zemí OECD (...) ukazují, že využití moderních technologií a nových přístupů, včetně takzvaných sociálních inovací, je potřebné nejvíce právě ve venkovských oblastech pro zajištění základní infrastruktury a srovnatelné kvality života zdejších obyvatel,“ řekl místopředseda Sdružení místních samospráv (SNS) **Radim Sršeň**. Již realizované projekty ve vyspělých zemích slouží podle něj jako velká inspirace, jak zvrátit trend stěhování obyvatel z venkova do měst a stárnutí tamního obyvatelstva. „Příklad Jižní Koreji, kde již 10 let roste rovnoměrně ve všech regionech počet obyvatel žijících na venkově v absolutních i relativních číslech, je toho nejlepším dokladem,“ doplnil.

Podle Sršně se konkrétně v Česku koncept chytrého venkova rozvíjí velmi dynamicky. „Dle osobního srovnání napříč EU jsem přesvědčen, že můžeme být brzy jednou z vlajkových lodí EU,“ řekl.

Chytrý Středočeský kraj?

Se strukturálními problémy se potýká také Středočeský kraj, řešit potřebuje například dopady stěhování či dojíždění obyvatel do Prahy za prací. Se zaváděním „chytrých“ řešení palčivých problémů v kraji pomáhají i evropské peníze, které region využívá například při přípravě [dokumentu Strategie Chytrý venkov](#). Ten se podle radního pro oblast regionálního rozvoje, cestovního ruchu a sportu **Martina Draxlera** (ANO) nachází ve své poslední přípravné fázi.

Kraj na „chytré“ projekty sází. V prosinci jeho zástupci převzali od ministerstva pro místní rozvoj hlavní ocenění v soutěži Smart city tour 2019 za nejlepší modelový projekt roku. „Ocenění bylo za komplexní pilotní projekt kraje ‚Venkov pro život 4.0‘, kterým jsme se poznatky právě ze strategie Chytrý venkov pokusili převést do reality. A musím říci, že velmi úspěšně,“ uvedl Draxler.

Oliva zdůraznil, že otázka chytrého venkova představuje systémovou změnu, kterou chtějí místní akční skupiny řešit spolu s dalšími venkovskými partnery na území celé České republiky, ve všech čtrnácti krajích. „Konkrétně ve středních Čechách bude potřeba koncept chytrého venkova koncentrovat do takzvaného vnitřního pohraničí. (...) Velký potenciál je v oblasti dálkové telemedicíny, sociálních službách, v celém systému vzdělávání včetně celoživotního či dopravní obslužnosti,“ podotkl Oliva, který v rámci NS MAS vede pracovní skupinu Chytrý venkov. Pro udržení zaměstnanosti bude podle něj mít svůj význam i práce z domova (tzv. home office), podmínku však představuje rychlé rozšíření pokrytí vysokorychlostním internetem, kde má ČR zatím značné rezervy. Situace se ale prý zlepšuje.

Úsporné budovy, precizní zemědělství, drony proti kůrovci

Příklady dobré praxe ve Středočeském kraji lze podle Olivy nalézt v některých obcích, které se systematicky a dlouhodobě rozvíjejí na základě nějakého strategického dokumentu. Na prvky chytrého venkova se prý dá narazit nejčastěji v případě osvětlení, dálkového odečtu a regulace odběru vody, nebo různých čidel instalovaných v rámci řešení energeticky úsporných budov.

„[Rozmanitější příklady] najdeme u řady zemědělských podniků a farem, kde právě smart řešení úspěšně zastupují chybějící lidskou pracovní sílu například při chovu zvířat nebo v takzvaném precizním zemědělství,“ vysvětlil Oliva. Právě takové moderní zemědělství by dle jeho slov mohlo na venkově udržet alespoň některé mladé lidi, kteří mnohdy coby vystudovaní IT odborníci odcházejí za prací do města. „Využití najdeme i v souvislosti s kůrovcovou kalamitou v našich lesích, kde zejména drony mohou pomoci s včasnou identifikací napadení stromů ve fázi, kdy je ještě šance cíleným zásahem na zvrácení budoucí katastrofy,“ doplnil předseda.

Sršeň se nechal slyšet, že politika chytrého venkova je během na dlouhou trať a nespočívá pouze ve využití moderních technologií. „Tím stěžejním pilířem jsou stále lidé, jejich kreativita a ochota aktivně se podílet na rozvoji jejich regionu,“ uzavřel Sršeň.

Článek původně vyšel v Pražském deníku v rámci projektu [Proměny českých regionů](#), který společně realizují EURACTIV.cz a vydavatelství Economia s podporou Evropské komise.

Babiš nadává zeleným aktivistům kvůli D1, osobní zájem však zamlčel

JIŘÍ PŠENIČKA



Bez dokončené dálnice nemůže chemička ze skupiny Agrofert rozšiřovat výrobu. Firma chce navyšovat kapacity ve výrobě titanové běloby, úřady to ale nepovolí bez posledního úseku dálnice D1 Říkovice–Přerov.

Článek

Když na začátku ledna navštívil premiér Andrej Babiš Olomoucký kraj, vedle mnoha dalších mediálně vděčných výstupů se veřejně obul i do ekologických aktivistů. Viní je, že brání dostavbě dálnic, a mohou tak za to, že místní lidé trpí smogem a hlukem.

„Mluvím třeba o D1 mezi Říkovicemi a Přerovem, kde nám to pořád blokuje pan Patrik a Děti Země. Prostě jen tak z plezíru. A lidem dělají peklo,“ uvedl premiér i na sociálních sítích.

Jenže zamlčel podstatnou věc.

Nejde jen o veřejné blaho, ale i o Babišovy privátní zájmy.

Tím, kdo nedostavěnou dálnicí trpí a bude ještě mnoho let trpět, je totiž také přerovská chemička Precheza, momentálně nejziskovější podnik ze skupiny Agrofert, která Babišovi patří, ale po dobu výkonu politické funkce ji „zaparkoval“ do svěřenských fondů.

Bez zmíněného dálničního úseku u Přerova nemůže „jeho“ továrna rozšířit výrobu titanové běloby, ač to plánuje a chystá k tomu další stamilionové investice. Běloba je její klíčový produkt, který zajišťuje 90 procent firemních tržeb a ročně i stamilionové zisky.

Připravované navýšení produkce běloby by ale znamenalo i navýšení nákladní dopravy v již tak zahlceném Přerově a to platné ekologické limity chemičce Precheza momentálně neumožňují.

Mezní kapacita dosažena

Vedení přerovské chemičky ve firemním časopise loni v srpnu uvedlo, že se Precheze už podařilo dokončit blok investičních akcí, které umožňují zvýšení roční výrobní kapacity na 62 tisíc tun titanové běloby.

„Vyrobené rekordní objemy ve druhém čtvrtletí pak prokazují, že tato kapacita byla skutečně dosažena,“ uvedl v podnikových novinách ekonomický ředitel Oldřich Konečný.

Právě ale zmíněných 62 tisíc tun je maximum, kolik dovoluje nyní platné integrované povolení.

Přitom firma má v plánu zvýšení výroby běloby do roku 2030 až na 77 tisíc tun. To jí však nebude úřady povoleno, dokud nebude dostavěn právě poslední úsek na D1 Říkovice–Přerov, který město po západním okraji obkrouží a odvede dopravu pryč. Přitom jeho výstavba je v tuto chvíli v nedohlednu a zůstává poslední desetikilometrovou „dírou“ na trase Praha–Brno–Ostrava.

Velmi solidní zisk

- V roce 2018 Precheza dosáhla rekordního zisku 1,036 miliardy korun. Většina je z prodeje titanové běloby.
- Čísla za loňský rok zatím k dispozici nejsou. Patrně budou o něco horší než v roce 2018, jak ve firemních novinách avizoval ekonomický ředitel Prechezy Oldřich Konečný.
- Přestože výroba a prodej běloby nadále rostly (firma se dostala na mezní produkci 62 tisíc tun), mírně poklesly světové ceny. Stále však přerovský podnik počítá s „velmi solidní úrovní“ hospodářského výsledku.

Proti zvolené trase protestuje část obyvatel přerovské okrajové části Dluhonice, jimž má vést dálnice pod okny, a také ekologové z Děti Země, Babišem kritizovaní. Naléhají, aby se autostráda v rámci vymezeného koridoru posunula o 150 metrů blíže „velkému“ Přerovu. Je velmi pravděpodobné, že na konci příštího roku vyprší pro tento dálniční úsek dosud platný posudek o vlivu na životní prostředí (EIA). Celý povolovací proces by musel začít znovu, včetně nového trasování dálnice. Optimisté hovoří o desetiletém zdržení, třeba ale bývalý ministr dopravy Antonín Prachař nedávno pro Seznam Zprávy odhadl, že se věc může vléci dalších třicet let.

A po celou tuto dobu by Precheza výrobu nemohla zvýšit. Podnik by tak ve světové konkurenci, kdy globální výroba běloby nadále roste, ustrnul.

Bez dálnice navýšení nebude

Že by Precheza mohla z těchto limitů nějak oklikou „vybruslit“, to zatím nevypadá.

Třeba expertka Pavla Žídková, která v roce 2017 zpracovala posudek pro dokumentaci k vlivu investičního záměru Prechezy na životní prostředí, hned na několika místech ve svém materiálu píše, že navýšení kapacity výroby titanové běloby na 77 tisíc tun je „striktně vázáno“ na dostavbu dálnice D1 v úseku Říkovice–Přerov, která umožní vést související dopravu mimo obytnou zástavbu.

O mezní a zatím nepřekročitelné hranici 62 tisíc tun běloby hovoří i Pavel Juliš, šéf stavebního odboru a odboru životního prostředí přerovského magistrátu.

„V současné době jsou povolovány v areálu továrny jen stavby, které budto nesouvisí s navýšením výroby nebo nepředstavují navýšení výroby nad 62 tisíc tun dle předchozí EIA,“ podotkl úředník.

<iframe src="https://www.youtube.com/embed/QM28dRXqnEA" width="600" height="338" scrolling="no" frameborder="0" allowfullscreen="true" class="e_j e_g" ></iframe>

Že je poslední nedokončený úsek D1 velmi důležitý nejen pro olomoucký region, ale i pro budoucnost Prechezy, nezastírá ani mluvčí skupiny Agrofert Karel Hanzelka.

„Jednak proto, že trasa částečně vede přemostěním přes naše pozemky, a také proto, že v dokumentaci EIA je navýšení kapacity výroby vázáno na dostavbu dálnice a odvedení tranzitu mimo město,“ uvádí v souladu s ostatními.

Ale neodpustil si i doplněk, který má bagatelizovat vliv „bývalého“ majitele Agrofertu Babiše.

„Pro úplnost dodáváme, že k dostavbě uvedeného úseku dálnice by jistě došlo i tehdy, pokud by náš někdejší akcionář nebyl politicky činný a nebyl ve státní exekutivě,“ uvedl také mluvčí Hanzelka.

Havlíčkoví budu pomáhat

Jisté je, že premiér má v tomto případě skutečně silnou motivaci, aby se úsek Říkovice–Přerov začal stavět co nejrychleji a odpor aktivistů byl zlomen.

Svou angažovanost v této oblasti Babiš názorně demonstroval minulý pátek, kdy vicepremiérovi a ministru průmyslu Karlu Havlíčkovi předával do správy ministerstvo dopravy. Všem, kteří pochybují, že Havlíček může ještě další resort zvládnout, vzkázal, že je připraven mu pomáhat.

Opakovaně v této souvislosti zmínil Ředitelství silnic a dálnic. „Já sem s nimi v kontaktu, já si to hlídám, s šéfem ŘSD jsem online,“ zaznělo z Babišových úst během tiskové konference.

A v čem chce pomáhat?

„Aby nám například různí ekologičtí aktivisté neblokovali výstavbu dálnic,“ uvedl například premiér.

Reklama

https://www.seznamzpravy.cz/clanek/babis-nadava-zelenym-aktivistum-kvuli-d1-osobni-zajem-vsak-zamlcel-87029?fbclid=IwAR1GXZ2JvB-o5MPfNL9RiP8NjszNZmYStyU2uXgN2Op-VzYToCWD_m7Av1E

Nový úsek D1 končí v polích. Díra v dálnici může být i třicet let

JIŘÍ PŠENIČKA



Ve čtvrtek se rok a půl po termínu slavnostně otevírá nová část dálnice D1 Přerov – Lipník nad Bečvou. Minimálně pět let ale budou lidé čekat na navazující úsek do Říkovic. Obyvatele Přerova jímá hrůza z tranzitní dopravy.

U Přerova se chystá velká sláva. Za přítomnosti desítek hostů se ve čtvrtek otevírá nový úsek dálnice D1. Trasa 14 kilometrů mezi Přerovem a Lipníkem nad Bečvou znamená, že jde o nejdelší otevřený úsek dálnice v letošním roce. Celkem se v Česku tento rok zprovozňují čtyři nové segmenty autostrád v souhrnné délce 34 kilometrů. V úterý otevřený úsek jihočeské D3 Ševětín-Borek byl desetikilometrový.

Stříhání pásky dává vládním politikům příležitost pohovořit optimisticky o začátku nového stavebního boomu po dlouhé řadě bídných let, kdy se například loni otevíraly pouhé čtyři kilometry dálnic.

Nicméně právě úsek u Přerova příkladem kvalitního projektového řízení a stavařského majstrštyku není.

Už proto, že ještě před zahájením provozu na několika stech metrech nové vozovky, která vede přes dvě skládky teplárenských popílků, „z nezjištěných příčin“ popraskala krajnice. Stavební firma Skanska čtyřproudou komunikaci předává k užívání rok a půl po termínu. A navíc u Přerova dálnice končí v polích.

„Bude to taková luxusní inline dráha,“ říká s nadsázkou bývalý ministr dopravy Antonín Prachař (ve vládě byl za ANO).



Horší než dříve?

V éře tohoto někdejšího ministra probíhalo výběrové řízení na zhotovitele inkriminovaného úseku. O dopravním přínosu stavby má však Antonín Prachař velké pochybnosti. Pripomíná, že k novému úseku chybí navazujících deset kilometrů z Přerova do Říkovice, poslední nedostavěný kus na D1 z Prahy do Ostravy. „Černá díra“ zůstane na mapě minimálně dalších pět let. Mezitím se tranzitní doprava bude prodírat Přerovem, kde ministr bydlí a kde se nyní buduje i nový průtah městem.

„Z našeho pohledu dokončení úseku dálnice D1 Přerov-Lipník nic neřeší, bez zprovoznění navazujícího úseku se dopravní situace ve městě nezlepší,“ připouští i přerovský primátor Petr Měřínský (ANO).

Nicméně první muž přerovské radnice se nepřipojuje k Prachařovu názoru, že čtvrtetční otevření dálnice situaci ve městě ještě zhorší. „To jsou spekulace. Pokud zůstane zachováno stávající dopravní značení a bude platit zákaz tranzitu kamionů, tak by to situaci zhoršit nemuselo,“ uvedl Měřínský pro Seznam. Město věří, že se mu ve spolupráci s krajem a státem podaří nákladní dopravu odklonit.

Data o dálnici Přerov-Lipník

Délka úseku: 14,3 km

Smluvní cena bez DPH: 2,7 mld. Kč

Zhotovitel: Skanska, a.s.

Slavnostní zahájení stavby: červenec 2015

Původní termín zprovoznění: červenec 2018 (skutečný prosinec 2019)

Kabely a delší most

I pro řadu odborníků v oblasti dopravního stavitelství je ale otevíraná dálnice u Přerova v mnoha směrech názorným příkladem, čím trpí celé české dopravní stavitelství.

O hlemýždím tempu přípravy svědčí to, že podle původního předpokladu měla stavba začít v roce 2008 a skončit v roce 2011. Nakonec byla slavnostně zahájena až v červenci 2015, přičemž tehdy byl uváděn termín dokončení červenec 2018.

Ředitelství silnic a dálnic rok a půl trvající zpoždění zdůvodňuje dvěma velkými technickými problémy. Jednak prý bylo nutné přeložit optické kabely, které na pětadvaceti místech protínaly trasu. Bylo jich prý výrazně více, než se předpokládalo. „Kabely mezinárodního významu totiž umístili soukromí vlastníci bez vědomí správců sítí,“ uvádí ŘSD.

Dalším uváděným důvodem zpoždění jsou komplikace se stavbou jednoho z dálničních mostů. „V jedné opěře se objevila lokální smyková plocha, kvůli které došlo k poruše konsolidačního náspu. Proto byl most kompletně přeprojektován a prodloužen o jedno pole,“ uvádí technickou hantýrkou mluvčí ŘSD Jan Studecký. ŘSD v této souvislosti hovoří o „nepředvídatelných okolnostech“.

Projektant na dvou židlích

Exministr Prachař za skluzem ale vidí především špatnou práci projektantů a domnívá se, že by stát vůči dodavatelům měl uplatnit sankce. Bývalý šéf ŘSD Pavol Kováčik u zmíněného mostu spatřuje především nekvalitní geologický průzkum, který nedokázal odhalit podloží nevhodné pro stavbu. I on si myslí, že by za to měl nést někdo odpovědnost. Nejen on považuje pro ŘSD za typické, že peníze vynaložené navíc po nikom nevymáhá. Ředitelství silnic a dálnic ale kontruje, že při kontrole žádné pochybení nezjistilo.

Otázky ohledně možných vad projektu mířily i na ředitele a spolumajitele brněnské projekční kanceláře HBH Projekt Radovana Hrnčíře. „Ve věcech plnění smluvních podmínek nejsem kompetentní podávat komukoliv relevantní informace,“ reagoval Hrnčíř.

Hrnčířova firma se na dálnici Přerov-Lipník objevila ve dvou odlišných rolích. Jednak se spolupodílela na vyhotovení projektové dokumentace, zároveň jí ředitelství dálnic svěřilo i funkci technického dozoru investora.

Přípravě dálnice Přerov-Lipník se v roce 2015 v rámci případové studie věnovaly některé české neziskovky sdružené v Dopravní federaci NNO. Pozici firmy HBH Projekt ve studii označily za jasný střet zájmů, který může v budoucnu vést k zakrývání vad projektu.

„Společnost bude mít mimo jiné za úkol upozorňovat na chyby v zadávací dokumentaci, na které se sama podílela,“ upozornily neziskovky na ochablou a nikoliv nezávislou kontrolu.

„Ten střet zájmů tam byl tolerován navzdory tomu, že existoval výnos bývalého šéfa ŘSD Davida Čermáka, který podobné souběhy funkcí na stavbách zakazoval,“ upozorňuje bývalá manažerka ŘSD a soudní znalkyně Miloslava Pošvářová, jež se na vypracování studie neziskovek podílela.

Radovan Hrnčíř z HBH Projekt ale namítá, že v době, kdy oni smlouvy s ŘSD ohledně dálnice u Přerova podepisovali (rok 2013), žádná ustanovení ohledně střetů zájmů v nich ještě zanesena nebyla, ŘSD s tím podle něj začala až o dva roky později. Ke stavbě dálnice samotné navíc Hrnčíř dodává, že ve čtvrtku bude pouze zprůjezděna. „Dokončení se předpokládá až koncem roku 2020,“ upozorňuje Hrnčíř.

O 150 metrů dále

Pro Česko je dnes typické mimořádně složité územní a stavební řízení, do něhož mohou opakovaně vstupovat se svými připomínkami i subjekty, které nejsou stavbou nijak dotčeny. A u Přerova dnes brzdí výstavbu navazujícího úseku Přerov-Říkovice především spor s obyvateli přerovské okrajové městské části Dluhonice, kteří úzce spolupracují s ekologickou organizací Děti Země.

Právě v koridoru mezi Dluhonicemi a „velkým“ Přerovem má navazující úsek vést, přičemž několika dluhonickým občanům kvůli této části autostrády hrozí zbourání domu, přijít mají místní i o sportovní hřiště.

Už od devadesátých let Dluhonice tlačí na to, aby byla trasa komunikace posunuta o 150 metrů dál od vsi, blíže k Přerovu. Nepodařilo se jim to, protože z druhé strany opakovaně zaznívají argumenty o tom, že by to znamenalo oddálení stavby a prodražení (k čemuž beztak mnohokrát došlo). Námitkou silničářů a projektantů bylo také to, že dálnice by pak musela vést kolem Přerova sevřenějším obloukem, což by mimo jiné vedlo k omezení rychlosti.

<iframe src="https://www.youtube.com/embed/nvhcG039dt0" width="600" height="338" scrolling="no" frameborder="0" allowfullscreen="true" class="e_j e_g" ></iframe>

Babišova finanční nabídka

Během dvaceti let bojů ale někteří Dluhoničtí už rezignovali. Jako jistý katalyzátor mezilidských vztahů loni v listopadu zapůsobil premiér Andrej Babiš. Při osobní návštěvě vesnice na jednu stranu uznal, že trasa je nejspíše špatně vedena, avšak začít pracovat na nové by i podle něj znamenalo mnohaleté zpoždění a navýšení investice o jednu miliardu. Místní ale vybědli, ať si řeknou, co za to, že stavbu přestanou blokovat. Větší části lidí se myšlenka „kompenzací“ po zvážení všech výhod a nevýhod začala jevit jako schůdná. „Ten projekt je samozřejmě od začátku špatný, byl jsem proti němu, ale je teď už je pozdě s tím cokoli dělat,“ vidí Oldřich Boráň, jenž je novým předsedou výboru místní části Dluhonice, Babišovu variantu už jako jedinou uskutečnitelnou. Zrodil se tak dluhonický plán „kompenzačních opatření“ adresovaný vládě (např. oprava chodníků a komunikací, nové veřejné osvětlení, cyklostezky). Původně byl v objemu kolem 320 milionů korun, posléze byl seškrtnán na polovinu.

Ve výsledku toto všechno mezi lidmi vyvolalo zlou krev. Menší část obyvatel Dluhonic – s bydlištěm blíže k dálnici – s plánem a trasou stále nesouhlasí, nechtějí se nechat Babišovou vládou „koupit“. Mluví i o tom, že přerovský magistrát se na ně už dávno vykašlal.

„S tím Babišovým návrhem souhlasí ti lidé z Dluhonic, již jsou kilometr od dálnice, to je velice úsměvné. Horní část obce obětovala své kamarády i příbuzné, kteří u té dálnice zůstanou,“ říká s výčitkou v hlase Pavel Ježík, dřívější předseda výboru místní části, který nyní mluví za spolek Krajina Dluhonice. On sám chce bojovat dál.

Už to nelze stihnout

Jak Ježík řekl Seznamu, je s kolegy připraven v nejbližších dnech napadnout změnu územního rozhodnutí, kterou ke stavbě Přerov-Říkovice na konci listopadu odsouhlasil stavební odbor olomouckého magistrátu.

„My ani nemáme jinou možnost než se odvolat, naše připomínky nikdo nebere v potaz,“ uvedl Ježík. Odvolání chystají v příštích dnech ekologové. „V rámci změny územního plánu úřad posuzoval novou podobu dálniční křižovatky, nevidíme důvod, proč se nemohla posoudit i změna trasy,“ říká pro Seznam Miroslav Patrik z Děti Země.

Chystaná odvolání ale budou znamenat, že se řízení o změně územního rozhodnutí, v celém regionu napjatě očekávané, o několik měsíců protáhne. Stejně tak se posune stavební řízení a následný tendr na zhotovitele úseku Přerov-Říkovice.

Jenže je tu jeden mezní termín, přes který takřikajíc nejede vlak. V listopadu 2021 končí výjimka poskytnutá Evropskou komisí, jež u vybraných dopravních staveb toleruje starý posudek na životní prostředí (proces EIA). Když do té doby nebude stavba Přerov-Říkovice zahájena, bude třeba vyhotovit nový posudek, a to úplně od začátku.

„To už nelze stihnout,“ nevěří ve včasné zahájení stavby exministr Prachař.

Podle něj nová EIA spojená i s novým trasováním dálnice a všemi novými povolovacími procesy může klidně zabrat i třicet let. Jako to trvalo doposud. Optimisté jako premiér Babiš mluví minimálně o deseti letech. Jisté je, že po celou tu dobu na mapě ČR s dálnicí D1 zůstane u Přerova desetikilometrová díra. A čtyřicetitisícové město Přerov zahlceno tranzitní dopravou.

Reklama

<https://www.seznamzpravy.cz/clanek/novy-usek-d1-konci-v-polich-dira-v-dalnici-muze-byt-i-tricet-let-84528>

Ekologie a její budoucnost: Nová odpadová legislativa musí zvýšit míru recyklace



Brno, 17. ledna 2020 – Nová odpadová legislativa, předcházení vzniku odpadů či motivace výrobců k využívání recyklovatelných materiálů. Takový byl program setkání u kulatého stolu pod názvem Ekologie a její budoucnost. Do Brna přijeli diskutovat zástupci měst a obcí spolu s odborníky ze státní správy a firem, zabývajících se odpady. Akci pořádala již tradičně společnost Magnus Regio.

Na tom, že nová odpadová legislativa je zcela nezbytná, se shodli snad všichni přítomní. Hlavním cílem nové legislativy je přinést do Česka celoevropský trend zvyšování recyklace komunálního odpadu, nasměrovat další cestu odpadového hospodářství v Česku k oběhovému hospodářství, resp. soustředit se na navracení druhotných surovin do ekonomického procesu.

„Ministerstvu životního prostředí se po dlouhých letech diskuzí podařilo na vládě prosadit schválení nového zákona o odpadech a před koncem roku jsme celý balíček odpadové legislativy předložili do poslanecké sněmovny, kde bude probíhat další fáze legislativního procesu,“ řekl Jan Maršák, zástupce ředitele odboru odpadů, Ministerstvo životního prostředí ČR.

Dále pak uvedl, že v rámci nové legislativy byla zohledněna veškerá doporučení ze strany Evropské komise. *„Konkrétních opatření, která by měla vést ke zvýšení recyklace je celá řada. Je to například ekonomické znevýhodnění skládkování, dále pak i navyšování skládkovacího poplatku. Zavádíme také třeba princip ekomodulace, aby výrobky a obaly byly více recyklovatelné.“* Tato opatření podle Maršáka fungují již v řadě jiných evropských zemí, a to úspěšně, resp. napomohly k navýšení míry recyklace.

Financování projektů

K financování a dotační podpoře projektů týkajících se odpadového hospodářství promluvil Tomáš Prokop, ředitel odboru odpadového hospodářství Státního fondu životního prostředí ČR. *„Za posledních 15 let jsme většinu financí směřovali do počátku životního cyklu odpadu – do barevných kontejnerů do sběrných míst a dvorů, do principiálně jednoduchých sběrných linek. Za tuto dobu se tak systém třídění u nás velmi posunul – síť je velmi dobře rozvinutá. Do budoucna chceme investovat do zkvalitňování či do systémů „Zaplať, kolik vyhodíš,“ a především se musíme soustředit na koncovku. Umíme třídit, neumíme recyklovat. Balík 10 mld. Tak bude na další období vyhrazen na tyto projekty. Doufáme, že nám bude nápomocna i nová legislativa.“*

Jeho slova o absenci dostatečné recyklace potvrzuje i Petr Špičák, technický ředitel SUEZ CZ. *„Problémem v Česku je výraznější podpora trhu a odbytu těchto materiálů.“*

Odklon od skládkování a jeho posun

Se zvýšením recyklace souvisí celkový odklon od skládkování a s tím i plnění povinných evropských cílů. Podle nich již v roce 2025 musí Česká republika

recyklovat veškerý svůj komunální odpad z 55 %. Dnes se jí to dle Ministerstva životního prostředí daří pouze z 39 % vyprodukovaného komunálního odpadu. V roce 2030 musí být přitom v tuzemsku recyklováno 60 % komunálního odpadu, za dalších 5 let ještě o dalších 5 % více.

„Naše společnost dlouhodobě podporuje novou legislativu, aby začala platit od roku 2021. Jsme rádi, že podporu našlo omezení výrobků, které nadměrně využívá obalových materiálů. Na druhou stranu není zcela šťastný posun termínu ukončení skládkování. Skládky totiž bude nutné využívat na zcela jiný než na směsný komunální odpad, například na nebezpečný odpad,“ poznamenal Zdeněk Bočan, ředitel oddělení využívání odpadů ze společnosti AVE CZ odpadové hospodářství.

„Odpadové hospodářství je samozřejmě stěžejním tématem i pro naše město, třeba i z toho důvodu, že naši občané platí poplatek 700 korun na osobu a město stejnou částkou v přepočtu na jednoho obyvatele za svoz odpadu doplácí,“ řekl starosta Hranic Jiří Kudláček. Stejně i on vítá aktivity Ministerstva životního prostředí, je však také zklamán z odložení termínu ukončení skládkování. *„Domnívám se totiž, že obce budou stejně nepřipraveny v roce 2027 jako nyní,“* dodal Kudláček.

Předcházení odpadu

Zmínka byla i o projektech zabývajících se předcházení odpadu. Je to například brněnský projekt ReUse věnující se opětovným využitím starých, ale stále funkčních věcí. Užitečný projekt má i firma ELEKTROWIN. *„V rámci projektu „Jsem zpět“ umožňujeme spotřebitelům, aby odevzdali funkční spotřebiče. Naši gestoři pak výrobek prověří, zda splňuje dané předpisy a poté je možné spotřebič dále umístit potřebným organizacím, například do azylových domů,“* informovala Tereza Ulverová, členka představenstva ELEKTROWIN.

Zajímavá je také největší úklidová akce Uklidme Česko, která probíhá po celé republice, a jejím cílem je uklidit nelegálně vzniklé černé skládky a nepořádek.

(fuk), foto: Vojtěch Vladár

Jaké má Skašov zkušenosti s vegetační čistírnou odpadních vod?



Obec Skašov realizovala výstavbu vegetační čistírny odpadních vod (VČOV). Přírodní čistírna byla vyhodnocena v tomto případě jako nejlepší dostupná technologie.

Roční zkušební provoz na vegetační čistírně odpadních vod v listopadu skončil. „Výsledky zkušebního provozu byly v pořádku. VČOV je po kolaudaci,“ říká Luboš Tříška, starosta obce Skašov, „Kolaudační souhlas s užíváním stavby jsme obdrželi v květnu 2019. V říjnu 2019 pak ještě povolení k provozování kanalizace pro veřejnou potřebu. Nyní je vegetační čistírna odpadních vod v trvalém provozu.“

Skašov je obec v okrese Plzeň-jih, která se nachází asi 19 km jižně od Plzně. Má 212 obyvatel. Obec řešila otázku pořízení čistírny již delší dobu. Plány byly připraveny, ale bez dotace by nebylo možné projekt realizovat. V roce 2016 obdržel Skašov na tuto investiční akci státní podporu.

Náklady na realizaci

Celkové náklady na výstavbu akce byly plánovány ve výši 5 900 282 Kč. Nakonec byly navýšeny o 1 200 000 Kč kvůli změně stavby některých objektů VČOV. Celkem tedy vegetační čistírna odpadních vod i s dostavbou kanalizace vyšla na 7 100 282 Kč. Výstavba „Prodloužení kanalizace a ČOV Skašov“ byla podpořena dotací z

ministerstva zemědělství ve výši 4 076 000 Kč a dotací z Krajského úřadu Plzeňského kraje ve výši 582 400 Kč.



Proč právě přírodní čistírna

„Obec Skašov se rozhodla pro vegetační čistírnu, protože tento typ vyšel po stránce investiční a technické jako nejvhodnější řešení,“ uvádí **Michal Křiška Dunajský z Ústavu vodního hospodářství a krajiny, Vysoké učení technické v Brně.**

„Obec má jednotnou kanalizaci, do níž je zaústěna i meliorační soustava z polí,“ vysvětluje Michal Křiška, *„Odpadní voda je naředěná tak, že klasická čistírna by vykazovala problematický provoz. Přírodní, vegetační, čistírna nemá problém s naředěnou ani zakoncentrovanou odpadní vodou, proto se nabízelo toto řešení jako vhodné. Řešením pro obec Skašov bylo, aby se na stávající kanalizační soustavě, před ČOV se jedná o průměr DN = 600mm, dostavěla přírodní čistírna a současně zachovala stávající septiky, které jsou ve své podstatě součástí mechanického předčištění odpadní vody.“*

Čištění odpadních vod

Pro vyčištění odpadní vody se využívají fyzikální procesy - sedimentace a filtrace, přirozené biochemické procesy - rozklad amoniaku, rozklad organické hmoty, chemické procesy - rozklad složitějších makromolekul - léky, drogy, a v neposlední řadě biologická funkce rostlin - odběr vody, odběr živin z odpadní vody.

Přírodní čistírna je obecně vhodným řešením pro obec, která již má stávající kanalizační soustavu. V případě, že se obec rozhodne vybudovat novou kanalizaci, může být přírodní čistírna bez jakékoli úpravy přepojena na splaškovou kanalizaci.

Nejspolehlivěji funguje, pokud je čistírna připojena na splaškovou kanalizaci. Současně je ale velice snadným technickým řešením návrh přírodní čistírny na jednotné kanalizaci, jen jsou objekty navrhovány jiným postupem.



Ve Skašově jsou s VČOV spokojeni

„Vzhledem k tomu, že výsledky vzorku z odtoku z vegetační čistírny odpadních vod byly vždy v limitech, tak VČOV splnila naše očekávání,“ konstatuje starosta Skašova a doplňuje: „Drobné problémy spojené s provozem jsme také museli řešit. Například jsme již měnili čerpadlo v jedné z nádrží a některé nádrže jsme drobně opravovali. Ale jak říkám, jsme spokojeni, protože vegetační čistírna odpadních vod funguje a myslím, že jsme tím pádem pomohli životnímu prostředí v obci a též přírodě pod obcí.“

Mezi výhody přírodní čistírny patří jednoduchý provoz v porovnání s ostatními technologiemi. Nízké náklady jsou dány snadnou údržbou, založenou převážně na kontrole systému, což zabírá pouze několik minut denně.

Obce by měly včas začít šetřit na pořízení nové čistírny

Problémem s tímto souvisejícím jsou dotační tituly. *„Obce často nepočítají s tím, že po ukončení životního cyklu čistírny budou muset investovat znovu,“ připomíná Michal Kriška, „To znamená, že například po třiceti letech budou muset mít dotovanou částku naspořenou. Tuto částku obce musí nastrádat na základě výběru stočného. Čím levnější je investiční záměr, tím levnější může být stočné.“*



Info: zdroj Michal Kriška Dunajský/ [NSZM](#)

Foto: archiv firmy [Conwe s.r.o.](#)

<https://www.komunalniekologie.cz/info/jake-ma-skasov-zkusenosti-s-vegetacni-cistirnou-odpadnich-vod->