

Oznámení záměru

**zpracované dle § 6 zákona č. 100/2001 Sb.,
o posuzování vlivů na životní prostředí,
ve znění zákona č. 93/2004 Sb. a č. 163/2006 Sb.**

*

Rychlostní silnice R 49 stavba 4904 Pozděchov – Horní Lideč

Oznamovatel: Ředitelství silnic a dálnic ČR
Na Pankráci 546/56
145 00 Praha 4

Zpracovatel: E K O L A group, spol. s r.o.
Mistrovská 4
108 00 Praha 10

Zakázk. číslo: 100.02.06/34.006

OBSAH

ÚVOD	6
A. ÚDAJE O OZNAMOVATELI.....	7
B. ÚDAJE O ZÁMĚRU	8
I. Základní údaje	8
1. Název záměru a jeho zařazení podle přílohy č. 1	8
2. Kapacita (rozsah) záměru	8
3. Umístění záměru.....	9
4. Charakter záměru a možnost kumulace s jinými záměry	9
5. Zdůvodnění potřeby záměru a jeho umístění, vč. přehledu zvažovaných variant a hlavních důvodů pro jejich výběr, resp. odmítnutí	9
6. Stručný popis technického a technologického řešení záměru	10
7. Předpokládaný termín zahájení realizace záměru a jeho dokončení	16
8. Výčet dotčených územně samosprávných celků	16
9. Výčet navazujících rozhodnutí dle § 10 odst. 4 a správních úřadů, které budou tato rozhodnutí vydávat	16
II. Údaje o vstupech	17
1. Půda	17
2. Voda	18
3. Spotřeba surovin.....	19
4. Nároky na dopravní a jinou infrastrukturu	20
III. Údaje o výstupech.....	24
1. Ovzduší.....	24
2. Odpadní vody	24
3. Odpady	25
4. Hluk	31
5. Záření radioaktivní, elektromagnetické.....	31
C. ÚDAJE O STAVU ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ V DOTČENÉM ÚZEMÍ	33
I. Výčet nejzávažnějších environmentálních charakteristik dotčeného území.....	33
1. Územní systém ekologické stability (ÚSES).....	33
2. Významné krajinné prvky (VKP).....	34
3. Zvláště chráněná území	35
4. Krajina a krajinný ráz	41
5. Území historického, kulturního nebo archeologického významu	43
6. Území hustě obydlená, obyvatelstvo	45
7. Situování stavby ve vztahu k územně plánovací dokumentaci.....	45

II. Charakteristika stavu složek ŽP pravděpodobně významně ovlivněných.....	46
1. O vzduší.....	46
2. Voda	47
3. Geomorfologické, geologické a hydrogeologické poměry.....	48
4. Oblasti surovinových zdrojů a jiných přírodních bohatství.....	52
5. Flóra.....	52
6. Fauna	55
7. Krajina	56
D. ÚDAJE O VLIVECH ZÁMĚRU NA VEŘEJNÉ ZDRAVÍ A NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ..	58
I. Charakteristika možných vlivů a odhad jejich velikosti a významnosti.....	58
1. Sociální a ekonomické vlivy.....	58
2. Vlivy na zdraví obyvatel.....	58
3. Vlivy na akustickou situaci.....	59
4. Vlivy na ovzduší.....	59
5. Vliv na vody	60
6. Vlivy na půdu, horninové prostředí a přírodní zdroje	61
7. Vlivy na flóru, faunu a ekosystémy.....	63
8. Vlivy na ÚSES a VKP	64
9. Vliv na krajinu a krajinný ráz.....	65
10. Vlivy na hmotný majetek a kulturní památky	66
11. Charakteristika environmentálních rizik při možných haváriích a nestandardních stavech	31
II. Rozsah vlivů vzhledem k zasaženému území a populaci	67
III. Údaje o možných nepříznivých vlivech přesahujících státní hranice	67
IV. Opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů.....	67
V. Charakteristika nedostatků ve znalostech a neurčitostí, které se vyskytly při specifikaci vlivů	71
E. POROVNÁNÍ VARIANT ŘEŠENÍ ZÁMĚRU	73
ZÁVĚR.....	74
F. DOPLŇUJÍCÍ ÚDAJE	76
Mapová a jiná dokumentace týkající se údajů v oznámení.....	76
G. VŠEOBECNĚ SROZUMITELNÉ SHRNU TÍ NETECHNICKÉHO CHARAKTERU	77
H. PŘÍLOHA.....	77
Literatura	80

Přehled nejdůležitějších používaných zkratk

Cl ⁻	Chloridové anionty
CO	Oxid uhelnatý
ČHMÚ	Český hydrometeorologický ústav
ČSN	Česká státní norma
DP	Dobývací prostor
EIA	Dokumentace o hodnocení vlivů na životní prostředí
CHLÚ	Chráněné ložiskové území
CHOPAV	Chráněné území přirozené akumulace vod
JÚ	Jímací území
k.ú.	Katastrální území
L _A	Hladina akustického tlaku A
L _{Aeq}	Ekvivalentní hladina akustického tlaku A
MÚK	Mimoúrovňová křižovatka
MŽP ČR	Ministerstvo životního prostředí České republiky
N	Odpady kategorie nebezpečné
NEL	Nepolární extrahovatelné látky
NO ₂	Oxid dusičitý
NO _x	Oxidy dusíku
O	Odpady kategorie ostatní
PAU	Polycyklické aromatické uhlovodíky
PHO	Pásmo hygienické ochrany
PLO	Přírodní lesní oblast
PUPFL	Pozemky určené k plnění funkce lesa
RL	Ropné látky
RŽP	Referát životního prostředí
ŘSD	Ředitelství silnic a dálnic
SO ₂	Oxid siřičitý
SR	Slovenská republika
SSÚRS	Středisko správy a údržby rychlostních silnic
STL	Středotlaký plynovod
STPÚ	Studie proveditelnosti a účelnosti
ÚP VÚC	Územní plán velkého územního celku
ÚSES	Územní systém ekologické stability
VKP	Významný krajinný prvek
VN	Vysoké napětí
VTL	Vysokotlaký plynovod
VÚMOP	Výzkumný ústav meliorací a ochrany půdy

VVN	Velmi vysoké napětí
ZPF	Zemědělský půdní fond
ZS	Zařízení staveniště
ŽP	Životní prostředí

ÚVOD

Toto oznámení se zabývá vymezením a posouzením vlivů na životní prostředí, které mohou být způsobeny výstavbou a provozem rychlostní silnice R 49, stavba 4904 Pozdětchov – Horní Lideč.

Navržený záměr spadá dle přílohy č. 1 zákona č. 100/2001 Sb. ve znění novely zákona č. 93/2004 Sb. a novely č. 163/2006 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí do kategorie I (záměry vždy podléhající posouzení), sloupec A, pod pořadové číslo 9.3 – “**Novostavby, rozšiřování a přeložky dálnic a rychlostních silnic**”.

Cílem investora je výstavba rychlostní silnice R 49, jejíž vedení v úseku Hulín - Fryšták – státní hranice ČR/SR bylo vymezeno usnesením vlády č. 741 ze dne 21. července 1999. Na slovenské straně bude na rychlostní silnici R 49 navazovat slovenská rychlostní silnice R6 ve směru na Púchov.

Rozšíření Evropské unie je jedním z podnětů ke zlepšování dopravního propojení evropského kontinentu, mj. prostřednictvím V. a VI. multimodálního koridoru pomocí rychlostní silnice R 49 (ČR) a R 6 (SR).

Z hlediska začlenění do stávající komunikační sítě České a Slovenské republiky je R 49 chápána jako spojení dvou evropských dopravních koridorů mezi Hulínem (D1, R55, D47) a Púchovem (D1) a zároveň vytváří nový kapacitní hraniční přechod mezi ČR a SR stabilizovaný ve středu společné hranice.

Úsek rychlostní silnice R 49 stavba 4904 navazuje na stavbu 4903 Lípa – Pozdětchov v nejvyšším místě celé trasy R 49 v sedle pod Svéradovem. Po překonání sedla se trasa stáčí jižním směrem a přechází rozhraní prameniště Vlára a Pozdětchůvky, mívá severně Lačnov a po úbočí kopce Rosina mezi údolím Seninky a Lačnovského potoka klesá do údolí Brumovky. Úsek rychlostní silnice končí před křižovatkou se silnicí I/57 mezi obcemi Horní Lideč a Valašské Příkazy. Celková délka stavby je 9,1 km.

Termín zahájení výstavby se předpokládá v roce 2010, dokončení je plánováno v roce 2014.

Předkládané oznámení je zpracováno dle přílohy č. 3 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí ve znění pozdějších předpisů. Oznámení bude sloužit jako podklad pro zjišťovací řízení a následné zpracování dokumentace EIA. Cílem oznámení je mj. vymezení problémových okruhů v oblasti geologie, pedologie, hydrologie, odpadového hospodářství, ochrany ovzduší, ochrany přírody a zatížení obyvatelstva hlukem, kterými je potřeba se v souvislosti s plánovanou realizací rychlostní silnice R 49 podrobněji zabývat v navazující dokumentaci EIA. Tato dokumentace EIA bude zároveň reagovat i na závěry zjišťovacího řízení a na připomínky dotčených orgánů státní správy a samosprávy včetně připomínek veřejnosti k danému záměru vzešlých ze zjišťovacího řízení.

Oznámení zpracovala: Ing. Zuzana Mattušová

Na dílčích částech spolupracovali:

Mgr. Pavel Dušek

Mgr. Zuzana Strnadová

Mgr. Kateřina Tremlová

Vedoucím celého řešitelského týmu byl:

Ing. Libor Ládyš

(osvědčení o odborné způsobilosti č.j. 3772/603/OPV/93 ze dne 8.6. 1993)

(prodloužení osvědčení o odborné způsobilosti č.j. 48068/ENV/06 ze dne 9.8. 2006)

A. ÚDAJE O OZNAMOVATELI

Oznamovatel

Ředitelství silnic a dálnic ČR

IČ

659 93 390

Sídlo

Na Pankráci 546/56

145 05 Praha 4

Jméno, příjmení, bydliště a telefon oprávněného zástupce oznamovatele

Zdeňka Purdjaková

ŘSD ČR - Závod Brno

Šumavská 33

659 77 Brno

tel.: 549 133 723

email: zdenka.purdjakova@rsd.cz

B. ÚDAJE O ZÁMĚRU

I. Základní údaje

1. Název záměru a jeho zařazení podle přílohy č. 1

R y c h l o s t n í s i l n i c e R 4 9

s t a v b a 4 9 0 4 P o z d ě c h o v – H o r n í L i d e ě

Zařazení záměru dle přílohy č. 1 zákona č. 100/2001 Sb. v platném znění

Kategorie: kategorie I (záměry vždy podléhající posouzení)

sloupec A (státní správu v oblasti posuzování vlivů na životní prostředí vykonává dle § 20 zákona č. 100/2001 Sb. v platném znění Ministerstvo životního prostředí)

Pořad. číslo: 9.3 “Novostavby, rozšiřování a přeložky dálnic a rychlostních silnic”

2. Kapacita (rozsah) záměru

Základní údaje o stavbě

Stavba 4904 navazuje na stavbu 4903 Lípa – Pozděchov v prostoru za MÚK Pozděchov a vede územím okresu Vsetín po k.ú. Tichov, Pozděchov, Lačnov, Horní Lideč a Valašské Příkazy, kde v prostoru před MÚK Horní Lideč (křížení R 49 se silnicí I/57) stavba končí. Celková délka stavby je 9,1 km.

Úsek začíná v km 45,000 za mimoúrovňovou křižovatkou Pozděchov v nejvyšším místě celé trasy R 49 v sedle pod Svěradovem. Trasa postupně kříží lesní cestu v km 45,274 a km 45,717, v úseku km 45,8 – 46,8 je trasa vedena tunely Lačnov I a Lačnov II, dále trasa protíná několik lesních či polních cest a bezejmenných toků, v km 52,069 trasa kříží Lačnovský potok a před MÚK Horní Lideč v km 54,100 končí.

V uvedeném úseku je R 49 vedena územím horského charakteru, stavba překonává výškový rozdíl 190 m, čemuž odpovídá i zvolené technické řešení.

Kategorie komunikace

Rychlostní silnice R 49 je navržena v kategorii R 25,5. Návrhová rychlost úseku staveb 4901 a 4902.2 je 120 km/hod, návrhová rychlost úseků staveb 4903 – 4905 je 80 km/hod.

Kategorie křižujících a souvisejících komunikací

Přeložka silnice I/57 je navržena v kategorii S 11,5/70.

Úpravy a přeložky komunikací I. a II. třídy budou provedeny v kategorii S 9,5/70, přeložky silnic III. třídy pak v kategorii S 7,5/50.

Přeložky polních a lesních cest jsou navrženy v kategorii P 4/30.

3. Umístění záměru

Kraj: Zlínský
Okres: Vsetín
Katastrální území: Tichov, Pozděchov, Lačnov, Horní Lideč, Valašské Příkazy

4. Charakter záměru a možnost kumulace s jinými záměry

Charakter záměru

Novostavba silnice (úsek 4904) je součástí tahu rychlostní silnice R 49 Hulín – Fryšták – státní hranice ČR/SR. Stavba 4904 Pozděchov – Horní Lideč je navržena v kategorii R 25,5/80. Jedná se o výstavbu rychlostní silnice nadregionálního významu.

Vzhledem k intenzitám dopravy je stavba 4904 spolu s navazujícími stavbami 4902.2, 4903 a 4905 v 1. fázi plánována v polovičním profilu. Rozšíření úseků staveb 4902.2 – 4905 na plný rozsah (čtyřpruh) se předpokládá po roce 2035, kdy budou intenzity dopravy adekvátní realizaci čtyřpruhu.

Kumulace záměru

Stavby 4903 a 4904 rychlostní silnice R 49 procházejí horským hřebenem a je třeba je uvést do provozu současně. Navazující stavby 4901, 4902.1, 4902.2 a 4905 jsou v případě postupné realizace provozovatelné jako samostatné celky s návazností na stávající silniční síť.

Kumulace stavby 4904 s jinými záměry se nepředpokládá.

Kritériem pro návrh postupu výstavby R 49 je návaznost na R6 na Slovensku a uvedení do provozu celého úseku Hulín – státní hranice ČR/SR – Púchov v co nejkratším možném termínu. Z toho vyplývá i následující předpokládaný harmonogram výstavby:

- | | |
|---|-------------------|
| • stavba 4901 + stavba 4902.1 s přívaděčem Zlín | 09/2007 – 09/2010 |
| • stavba 4905 Horní Lideč – hranice ČR/SR | 09/2008 – 06/2010 |
| • stavba 4902.2 Fryšták – Lípa | 04/2009 – 09/2011 |
| • stavba 4903, 4904 Lípa – Pozděchov – Horní Lideč, přeložka I/57 | 09/2010 - 09/2014 |

5. Zdůvodnění potřeby záměru a jeho umístění, vč. přehledu zvažovaných variant a hlavních důvodů pro jejich výběr, resp. odmítnutí

Zdůvodnění potřeby záměru a jeho umístění

Z hlediska začlenění do stávající komunikační sítě České a Slovenské republiky je R 49 (resp. R6) chápána jako spojení dvou evropských dopravních koridorů mezi Hulínem (D1, R55, D47) a Púchovem (D1). Zároveň se vytvoří nový kapacitní hraniční přechod mezi ČR a SR, vhodně umístěný ve středu společné hranice. V neposlední řadě má rychlostní silnice R49 zásadní význam v napojení zlínské aglomerace na vyšší komunikační síť České republiky.

Stávající silnice I/49 Otrokovice - Zlín – Vizovice – Valašská Polanka – Horní Lideč - Střelná – hranice ČR/SR protíná celou řadu sídleních útvarů. Silnice je využívána jak tranzitní dopravou, tak i k

přímé obsluze přilehlého území. Plní tedy hned několik dopravních funkcí. Tento stav se promítá ve zvyšování negativních vlivů silniční dopravy na životní prostředí.

Navrhovaná trasa rychlostní silnice R 49 začíná severně od Hulína, pokračuje jižně kolem Fryštáku a západně kolem Slušovic. Od MÚK Lípa vede komunikace v souběhu se stávající silnicí I/49, mimo intravilán obcí. Přírodně hodnotné území Vizovické vrchoviny protíná rychlostní silnice R 49 několika tunely (Braťejov I a II, Lačnov I a II). Dále komunikace obchází severně Lačnov, protíná Valašské Příkazy a vede v souběhu se silnicí I/49 k hranicím se Slovenskou republikou.

Realizací rychlostní silnice R 49 se vytvoří protiváha k stávající silnici I/49, přičemž převážná část stávající tranzitní dopravy bude v budoucnu převedena na nově vybudovanou rychlostní silnici R 49.

Stručný přehled posuzovaných variant

V oznámení je posuzována jedna varianta vedení rychlostní silnice R 49, která je porovnávána s nulovou variantou (stav bez realizace záměru). Jednovariantní řešení vychází ze Studie proveditelnosti a účelnosti Rychlostní silnice R 49 Hulín – hranice ČR/SR (Mott MacDonald, Viapont, 2004), která stabilizovala trasu rychlostní silnice R 49 v posuzované trase. Podkladem pro konečný výběr trasy vedení R 49 byla Vyhledávací studie a Dopravně-urbanistická studie R 49 (VIAPONT, 1998). V rámci těchto studií byly porovnávány jednotlivé navržené varianty rychlostní silnice, a to z hlediska dopravního, ekonomického i ekologického.

6. Stručný popis technického a technologického řešení záměru

Rychlostní silnice R 49 je navržena s omezeným přístupem prostřednictvím MÚK, bez kolizních míst, ve výhledu jako čtyřpruhová rychlostní silnice v kategorii R 25,5/120 (v horském úseku s tunely R 25,5/80). Kapacita navržené komunikace vyhovuje intenzitě dopravy po roce 2035.

Úsek 4904 Pozdřechov – Horní Lideč je s ohledem na potvrzenou kategorizaci tahu R 49 a konfiguraci terénu navržen v kategorii R 25,5/80. Všechna křížení a úpravy silnic I., II. a III. třídy jsou navrhovány v souladu s platnou kategorizací silniční sítě.

Výškové a směrové řešení hlavní trasy R 49

Směrové vedení úseku komunikace R 49 stavby R 4904 je patrné z mapy č. 1, která tvoří přílohu tohoto oznámení. Niveleta komunikace se pohybuje v rozmezí 467 – 660 m n. m., trasa překonává v tomto úseku výškový rozdíl přes 190 m.

Zvolené parametry směrového a výškového vedení osy komunikace v horském terénu odpovídají hodnotám pro návrhovou rychlost 80 km/hod. V místech, kde by hloubka zářezů znamenala rozsáhlý zásah do oblasti, byly navrženy tunely.

Minimální poloměr směrového oblouku	600 m – příčný sklon dostředný 4 %
Nejmenší poloměr výšk. oblouku vypuklého	10 000 m
Nejmenší poloměr výškového oblouku vydutého	10 000 m
Minimální podélný sklon nivelety	0,30 %
Maximální podélný sklon nivelety	4,93 %

Příčné uspořádání

Příčné uspořádání rychlostní silnice vychází z ČSN 73 6101.

Základní šířkové uspořádání rychlostní silnice R 49 (vč. mostních objektů):

jízdní pruh	2 x 2 x 3,75	= 15,00 m
vnitřní vodící proužek	2 x 0,25	= 0,50 m
vnější vodící proužek	2 x 0,25	= 0,50 m
vnitřní zpevněná krajnice	2 x 0,25	= 0,50 m
odstavný pruh	2 x 2,50	= 5,00 m
střední dělicí pruh	1 x 3,00	= 3,00 m
Celková volná šířka komunikace		= 25,50 m

Křižovatky

Mimoúrovňové křižovatky, umožňující propojení rychlostní silnice R 49 se sítí ostatních komunikací, nejsou v tomto úseku navrženy.

Mostní objekty a tunely

V trase stavby 4904 je plánováno vybudovat celkem 11 mostních objektů, z toho 9 na rychlostní silnici.

Mosty na R 49 a ostatních silnicích budou navrženy na zatěžovací třídu A, u polních a lesních cest na zatěžovací třídu B. Podjezdná výška u R 49 je 4,80 m.

Mostní objekty nad biokoridory budou navrženy podle běžně užívaných pravidel. U objektů bude zohledněna i výška nivelety komunikace nad překážkou (biokoridorem).

V úseku 4904 Pozděchov – Horní Lideč se plánuje výstavba následujících objektů:

km 45,274	most na lesní cestě přes R 49	dl. 76,5 m	4 pole
km 45,717	most na R 49 přes lesní cestu a bezejmenný potok	dl. 141,0 m	4 pole
km 47,063	most na R 49 přes lesní cestu a bezejmenný potok	dl. 262,0 m	7 polí
km 47,552	most na R 49 přes bezejmenný potok	dl. 5,32 m	1 polí
km 47,932	most na R 49 přes údolí	dl. 198,0 m	6 polí
km 48,941	most na R 49 přes polní cesty a bezejm. potok	dl. 320,0 m	9 polí
km 50,257	most na polní cestě přes R 49	dl. 48,90 m	2 pole
km 50,644	most na R 49 přes polní cestu	dl. 141,50 m	5 polí
km 52,069	most na R 49 přes silnici III/4943 a Lačn. potok	dl. 122,5 m	4 pole
km 52,750	most na R 49 přes polní cestu	dl. 39,00 m	1 pole
km 53,509	most na R 49 přes bezejmenný potok	dl. 5,32 m	1 pole

V úseku stavby 4904 jsou navrženy 2 tunelové stavby - Lačnov I a Lačnov II. Z důvodu podélného sklonu nivelety budou levé tunelové trubky třípruhové (rozšířeny o přídatný stoupací pruh). Pravé tunelové trubky, budované v místě klesání, budou dvoupruhové.

Hloubené části tunelů budou provedeny v pažené nebo svahované jámě. Konstrukce tunelu se realizuje ve směru od základů ke stropní konstrukci. Zásyp se provede po dokončení celé konstrukce.

Ražené části tunelu se budou provádět pomocí tzv. nové rakouské tunelovací metody (NRTM), která je dobře přizpůsobivá měnícím se horninovým podmínkám a je výhodná i vzhledem k malým délkám tunelů (do 500 m).

Charakteristika	tunel <i>Lačnov I</i>	tunel <i>Lačnov II</i>
délka	457 m	276 m
hloubené části	25 + 45 m	50 + 35 m
ražená část	405 m	191 m
max. sklon	4,02 %	4,02 %
šířka dle ČSN 73 7507	levá tuba T – 11,0 pravá tuba T – 7,5	levá tuba T – 11,0 pravá tuba T – 7,5

Křížující komunikace, přístupové cesty

Realizace rychlostní silnice R 49 – stavba 4904 si vyžádá přeložky následujících pozemních komunikací, vč. zbudování těchto přístupových cest:

Přeložka silnice III/4983	S 7,5/50	250 m
Přístupová komunikace k tunelu Lačnov I, II	S 7,5/50	5000 m
Servisní komunikace tunelů Lačnov I, II	S 7,5/50	2 600 m
Přístupová komunikace k odpočívce Lačnov	S 7,5/50	1 900 m

Přístupová cesta k tunelům se navrhuje jako odbočka ze silnice I/49 mezi Prlovem a Valašskou Polankou u soutoku potoků Trubiska a Pozděchůvky. Komunikace je vedena po stávající lesní cestě údolím potoka Trubiska až do sedla pod Svěradovem, kde kříží trasu R 49 pod mostním objektem v km 45,717.

Servisní komunikace pro tunely Lačnov I a Lačnov II jsou vedeny k portálům obou tunelů. Tyto komunikace zajišťují přístup servisních a zásahových vozidel v případě mimořádných událostí, nezávisle na rychlostní komunikaci R 49.

Místní komunikace a polní cesty, provizorní komunikace

Úprava polní cesty v km 45,270	P 4/30	dl. 200 m
Úprava polní cesty v km 47,146	P 4/30	dl. 500 m
Přeložka polních cest v km 48,900	P 4/30	dl. 1 600 m
Úprava polní cesty v km 50,260	P 4/30	dl. 300 m
Přeložka polní cesty v km 52,750	P 4/30	dl. 350 m
Provizorní komunikace sil. III/4983	S 7,5/50	dl. 300 m

Opěrné a zárubní zdi

Zárubní zeď v km 45,300 – 45,550 vlevo	dl. 250 m
Zárubní zeď v km 46,350 – 46,600 vlevo	dl. 250 m
Zárubní zeď v km 47,300 – 47,450 vlevo	dl. 150 m
Zárubní zeď v km 48,200 – 48,600 vlevo	dl. 400 m

Zárubní zeď v km 49,050 – 49,250 vlevo	dl. 200 m
Zárubní zeď v km 49,100 – 49,250 vlevo	dl. 150 m
Zárubní zeď v km 53,100 – 53,300 vpravo, vlevo	dl. 2 x 300 m
Zárubní zeď v km 53,650 – 53,850 vlevo	dl. 200 m

Protihlukové clony

Ke zmírnění hluku emitovaného provozem automobilů na plánované rychlostní silnici R 49 v úseku Pozdětchov – Horní Lideč jsou dle Studie proveditelnosti a účelnosti (STPÚ) předběžně navrženy následující protihlukové clony:

km 44,975 – 45,220	protihluková clona umístěná vlevo; délka 245 m, výška 4 m
km 4,6 – 5,2	protihluková clona vpravo na větvi 3 MÚK Pozdětchov; délka cca 600 m, výška 4 m; rodinné domy ve vzdálenosti 300 m
km 49,400 – 49,800	protihluková clona umístěná vpravo, délka 400 m, výška 4 m; rodinné domy ve vzdálenosti 200 m
km 53,900 – 54,500	protihluková clona umístěná vpravo, délka 600 m, výška 4 m; rodinné domy ve vzdálenosti 200 m

Pozn.: Navržené protihlukové clony je nutno v dalším stupni projektové dokumentace konfrontovat s výsledky detailní akustické studie. Na základě této studie se určí přesná poloha, výška, tvar a délka clony.

Odpočívky

V km 51,200 je navržena oboustranná odpočívka Lačnov. Velikost a vybavení odpočívky je stanovena v souladu se zákonem č. 13/1997 Sb. a Vyhláškou MSD č. 104/1997 Sb., ve znění pozdějších předpisů.

Přeložky inženýrských sítí, komunikací a další opatření

V souvislosti s realizací R49 v úseku stavby 4904 bude třeba provést následující přeložky a úpravy inženýrských sítí:

km 50,250	přeložka vedení VN	délka úpravy: 300 m
km 52,100	přeložka vedení NN	délka úpravy: 350 m
km 52,100	chráničky místních telef. kabelů	
km 52,100	přeložka STL plynovodu	délka úpravy: 200 m
nespecifik. km	přeložka vedení VN pro tunely Lačnov I a II	délka úpravy: 3 500 m
km 54,050	přeložka vodovodu H. Lideč – Val. Příkazy	délka úpravy: 500 m
km 54,050	chráničky místních telef. kabelů	

Dále:

přeložky místních telefonních kabelů	délka úpravy: 1 000 m
přeložky dálkových (optických) kabelů	délka úpravy: 500 m

Úpravy vodních toků

V rámci stavby 4904 jsou dle STPÚ plánovány následující úpravy:

km 46,300	úprava pravostranného přítoku potoka Smolinka	délka úpravy: 300 m
km 47,050	úprava potoka Smolinka	délka úpravy: 150 m
km 47,550	úprava levostranného přítoku potoka Smolinka	délka úpravy: 150 m
km 48,900	úprava levostranného přítoku potoka Smolinka	délka úpravy: 150 m
km 52,100	úprava Lačnovského potoka	délka úpravy: 150 m
km 53,600	úprava bezejmenného potoka	délka úpravy: 150 m

Dle STPÚ bude provedeno ve výše uvedeném rozsahu v rámci úprav a přeložek vodotečí zpevnění břehů kamennou dlažbou do betonu, případně bude realizován kamenný zához napojený na stávající stav koryta a ukončený příčnými prahy z monolitického betonu. V místech úprav horních toků vodotečí je uvažováno se zřízením rozražečů a stupňů odpovídajícím bystřinnému charakteru proudění.

Koncepce odvodnění

Trasa stavby 4904 prochází územím mimo PHO. V úsecích mimo PHO by měla být před zaústěním příkopu nebo kanalizace do málo kapacitních recipientů navržena retenční nádrž.

Zemní práce, bilance zemin

Předpokládá se následující bilance zemních prací v souvislosti s realizací záměru:

Výkop v trase	2 600 000 m ³
Výměna podloží	200 000 m ³
z toho nevhodný materiál	- 700 000 m ³
Výkop tunelů – levá polovina	110 000 m ³
<hr/>	
K dispozici pro násyp	2 210 000 m ³
Násyp v trase	1 400 000 m ³
Materiál pro výměnu podloží	200 000 m ³
Násypový materiál pro přísyp	100 000 m ³
<hr/>	
Násyp celkem	1 700 000 m ³
Materiál k dispozici pro násyp	2 210 000 m ³
Potřeba materiálu pro násyp	1 700 000 m ³
<hr/>	
Přebytek vhodného násypového materiálu	510 000 m ³

Z hlediska vhodnosti výkopových zemin získávaných přímo v trase stavby v zářezech, je možno na základě inženýrsko-geologické studie konstatovat následující:

V km stavby 45,000 – 48,000 a v km 50,000 – 52,000 se střídají převážně regiony s převahou pískovcových hornin s rajony deluviálních sedimentů. Materiál získaný v této oblasti je možno z hlediska použití do násypů označit jako vhodný.

Kvalitnější materiál bude rovněž získáván z rubaniny tunelů, které budou raženy převážně v pískovcích.

V km 48,00 – 50,000 a 52,000 – 54,100 jsou zastoupeny jílovcovo-prachovité horniny a pleistocénní písčitohlinité fluviální sedimenty. Jedná se o nekvalitní materiál, který je náchylný k namrzání a zvětrávání. Materiál je použitelný pro jádra násypů, je třeba však uvažovat s jeho úpravou s využitím hydraulických pojiv (vápnění, úprava cementem).

Rekultivace

Rekultivace ploch dočasného záboru

Pozemky, které budou narušeny dočasným zábořem půdy umožňujícím realizaci stavby, budou rekultivovány tak, aby byly obnoveny chemické a fyzikální vlastnosti půdy (obnovení zásoby přístupných živin v půdě, úprava půdní reakce, zvýšení kapacity sorpčního komplexu a obnova poměru kapilárních, semikapilárních a gravitačních pórů ve svrchním půdním horizontu).

Sejmutá ornice z ploch dočasného záboru (manipulační plochy, skládkové plochy, plochy ZS) zůstane po dobu stavby na mezideponii, odkud bude po dokončení stavby zpětně rozprostřena na plochy dočasného záboru.

Rekultivace rušených polních a lesních cest

Po vybudování a zprovoznění stavby rychlostní silnice R 49 – stavba 4904 bude zrekultivována nepotřebná a nepoužitelná část stávajících polních a lesních cest. Rekultivace bude provedena odstraněním cestní konstrukce (s uložením na zvolenou skládku), urovnáním terénu a navezením ornice z mezideponie.

Vegetační úpravy

Na svazích tělesa rychlostní silnice R 49 v rámci trvalého záboru bude v co největší míře navržena doprovodná zeleň umožňující zapojení tělesa komunikace do krajiny.

Součástí plánovaných vegetačních úprav hlavní trasy je také ozelenění středního dělicího pásu.

Úroveň navrženého technického řešení

Úroveň navrhovaného technického řešení rychlostní silnice R 49 odpovídá normě ČSN 73 61 01 Projektování silnic a dálnic a dalším souvisejícím normám (ON 73 61 02 Projektování křižovatek na silničních komunikacích, ČSN 71 61 33 Navrhování a provádění zemního tělesa pozemních komunikací, ČSN 73 62 01 Projektování mostních objektů, Technické podmínky pro realizaci staveb pozemních komunikací).

7. Předpokládaný termín zahájení realizace záměru a jeho dokončení

Zahájení výstavby: 09/2010

Ukončení výstavby: 09/2014

Pozn.: Stavby 4903 a 4904 rychlostní silnice procházejí horským hřebenem a je třeba je uvést do provozu současně. Navazující stavby 4901, 4902.1, 4902.2 a 4905 jsou v případě postupné realizace provozovatelné jako samostatné celky s návazností na stávající silniční síť.

8. Výčet dotčených územně samosprávných celků

Kraj: Zlínský

Okres: Vsetín

Katastrální území: Tichov

Pozděchov

Lačnov

Horní Lideč

Valašské Příkazy

V období výstavby rychlostní silnice mohou být vlivem přepravy materiálů zasažena území dalších obcí – konkrétní výčet není v této fázi přípravy projektu k dispozici. Zdroje materiálů a přepravní trasy budou vymezeny dodavatelem stavby a lze je případně korigovat z hlediska možných dopadů na ŽP.

9. Výčet navazujících rozhodnutí dle § 10 odst. 4 a správních úřadů, které budou tato rozhodnutí vydávat

- Územní řízení – rozhodnutí o umístění stavby (dle § 32 zákona č. 50/1976 Sb., v platném znění) – vydává pověřený stavební úřad (pověřený stavební úřad zatím nebyl určen, bude určen v souvislosti se zahájením územního řízení)
- Stavební řízení – stavební povolení (dle § 66 - § 70 zákona č. 50/1976 Sb., v platném znění) – vydává Ministerstvo dopravy ČR, Nábř. Ludvíka Svobody 1222/12, Praha 1

II. Údaje o vstupech

1. Půda

Zemědělský půdní fond (ZPF)

Stavba 4904 ve své úvodní části (km 45,000 – 48,000 stavby) prochází zalesněnou krajinou. Další část stavby pak střídavě prochází přes louky, drobnější lesní pozemky a zemědělsky využívané pozemky.

Celkový trvalý zábor zemědělského půdního fondu v důsledku realizace stavby 4904 není v této fázi přípravy projektu přesně stanoven. Vyhodnocení trvalého záboru ZPF stavbou dle dotčených katastrálních území včetně vyhodnocení dotčených BPEJ bude součástí dokumentace EIA a žádosti o vynětí ze ZPF.

Bonity půd dotčených stavbou dosud nebyly v této fázi projektových příprav podrobněji specifikovány. Na základě Mapy tříd ochrany ZPF Zlínského kraje však lze konstatovat, že stavbou budou dotčeny půdy následujících tříd ochrany ZPF:

Tab. č. 1 Třídy ochrany ZPF půd dotčených stavbou 4904 – dle jednotlivých katastr. území

Katastrální území	Třída ochrany ZPF
Pozdřechov	IV., převážně V.
Lačnov	III., IV., V.
Horní Lideč	III., IV., V.
Valašské Příkazy	III., IV., V.

V příloze k metodickému pokynu MŽP č.j. OOLP/1067/96 je uvedeno, že III. třídu ochrany představují půdy v jednotlivých klimatických regionech s průměrnou produkční schopností a středním stupněm ochrany. Do IV. třídy ochrany jsou sdruženy půdy s převážně podprůměrnou produkční schopností a do V. třídy ochrany jsou zahrnuty zbývající BPEJ, které představují zejména půdy s velmi nízkou produkční schopností.

V rámci realizace stavby bude ornice a podorniční vrstva sejmuta a deponována, po ukončení výstavby bude použita (hlavně podorniční vrstva) k vegetačním úpravám tělesa komunikace a technickým rekultivacím dočasněho záboru okolí komunikace. Zbývá kvalitní ornice bude použita dalším vhodným způsobem např. na rekultivace nebo vylepšení zemědělských ploch, které budou určeny orgánem ochrany ZPF.

Dočasné záboru ZPF budou vznikat v průběhu výstavby (např. prostory pro stavební dvory apod.). Jejich rozsah nelze v současné fázi projektových příprav přesně hodnotit vzhledem k velkému množství neznámých (použitá technologie, technika, rychlost stavby, umístění stavebních dvorů atd.). Vyhodnocení dočasněho záboru ZPF stavbou bude součástí dokumentace EIA.

Pozemky určené k plnění funkce lesa (PUPFL)

Jak již bylo uvedeno v předcházející kapitole, stavba 4904 prochází v úseku km 45,000 – 48,000 intenzivně zalesněnou krajinou, v další části stavby pak budou dotčeny drobnější lesní pozemky.

Stavbou 4904 budou tedy nevyhnutelně dotčeny pozemky určené k plnění funkcí lesa. Přesná výměra dotčených lesních pozemků bude upřesněna v rámci dokumentace DÚR, resp. dokumentace EIA.

Trvalý zábor PUPFL projektovanou stavbou bude minimalizován. Vynětí z PUPFL bude realizováno v souvislosti s realizací vlastní stavby komunikace a bezprostředně souvisejících objektů, jako jsou silniční příkopy, přeložky polních cest, sjezdy, protihluková opatření, opěrné stěny apod.

Z hlediska širšího lesnického začlenění spadá zájmové území stavby 4904 do přírodní lesní oblasti „*PLO Bílé Karpaty a Vizovické vrchy*“. Katastrální výměra této PLO území činí 154 800 ha z toho pozemky PUPFL zaujímají celkem 55 119 ha půdy. Lesnatost tohoto území je poměrně vysoká (35,7 %). Druhové zastoupení je tvořeno z 50 % zástupci jehličnanů a z 50 % zástupci listnatých dřevin. K těm nejčastěji vysazovaným patří smrk ztepilý (32 %), borovice lesní (11 %), modřín opadavý (4,9 %) a místy i jedle bělokorá (1,5 %). Z listnatých dřevin je v lesích nejčastější buk lesní (22,2 %) dub letní (14,4 %), habr obecný (5,9 %), lípa srdčitá (1,9 %), bříza bradavičnatá a jasan ztepilý (1,3 %).

2. Voda

V této fázi projektové přípravy není zásobování vodou specifikováno a konkrétně řešeno.

Pitná voda

Výstavba

Voda bude spotřebována v prostoru hlavního stavebního dvora a objem bude závislý na počtu pracovníků činných při výstavbě komunikace, velikosti a vybavení sociálního zázemí. Konkrétní spotřebu lze v tomto stupni pouze odhadovat a konstatovat obecné údaje o předpokládané spotřebě vody na jednoho pracovníka

- | | |
|-------------------------------------|--|
| - pouze pro pití, příp. mytí nádobí | 5 l/osobu a směnu |
| - pro mytí a sprchování, WC | 120 l/osobu a směnu
(pro prašný a špinavý provoz) |

Předpokládá se, že voda na stavbu bude dovážena v cisternách.

Provoz

Po uvedení stavby do provozu může být pitná voda spotřebována v případných obslužných zařízeních na plánované odpočívce Lačnov (km 51,200 stavby), resp. na uvažovaném středisku správy a údržby rychlostních silnic Pozděchov^{*)} (km blíže neurčen). Spotřebu vody nelze v této fázi rozpracovanosti projektové dokumentace vyčíslit.

^{*)} Nutnost realizace střediska Pozděchov bude prověřena v dalších fázích projektové dokumentace.

Technologická (provozní) voda

Výstavba

Technologická voda bude spotřebována především:

- při výrobě betonových a maltových směsí,
- při ošetřování betonu ve fázi tuhnutí,

- na oplachy vozidel a ostatních strojních zařízení.

Předpokladem je, že největší množství vody se spotřebuje v areálu stavebního dvora a výroby betonových směsí. Potřeba technologické vody může být pokryta např. dovozem cisternami. Tato problematika bude řešena dodavatelem stavby.

Provoz

Provoz vlastní stavby nebude mít žádné nároky na technologickou vodu.

Požární voda

Výstavba

Případná potřeba by mohla vzniknout v areálu stavebního dvora a bude pokryta ze zdrojů provozní vody.

Provoz

Hodnocená stavba nebude z hlediska jejího charakteru a funkčního využití vybavena systémem protipožární ochrany, proto se neuvažuje s potřebou požární vody.

Shrnutí

S odběrem vody se počítá především po dobu výstavby komunikace. V tomto stupni projektové přípravy nejsou známy bilance odběru a spotřeby vody. Předpokladem je, že se nebude jednat o nadměrně velké odběry vody a že tyto odběry budou pouze přechodné. **Skutečná spotřeba vody bude určena na základě způsobu realizace stavby, který navrhne vybraný dodavatel.** Při vlastním provozu stavby lze uvažovat s případnou spotřebou vody v zařízeních na plánované odpočívce Lačnov resp. na případném středisku správy a údržby rychlostních silnic Pozdětchov.

3. Spotřeba surovin

Elektrická energie

Výstavba

Spotřeba elektrické energie bude stanovena dodavatelem stavby – dle skutečně použitých stavebních strojů, rozsahu budovaných sociálních a provozních zařízení.

K odběru elektrické energie na staveništi budou zřizovány přípojky vzdušného vedení NN závěsnými kabelem, vycházející ze stávající distribuční sítě VVN, doplněné transformátory v místě odběru.

Provoz

Provoz stavby nevyžaduje téměř žádnou spotřebu elektrické energie. Spotřeba elektrické energie se předpokládá pouze na provoz systému SOS, jednotného dopravního informačního systému, mýtného a zásuvkových skříní pro napájení mobilního výstražného zařízení u přejezdů středního dělicího pruhu. Napájecí kabely budou vedeny ve středním dělicím pruhu rychlostní silnice.

Při vlastním provozu stavby lze uvažovat s případnou spotřebou elektrické energie v zařízeních na plánované odpočívce Lačnov resp. na případném středisku správy a údržby rychlostních silnic Pozdětchov.

Další druhy surovin

Lze předpokládat, že při výstavbě vzniknou nároky na suroviny v rozsahu odpovídajícím tomuto typu stavby. Pro výstavbu komunikace budou jednorázově zapotřebí následující hlavní suroviny a materiály především do konstrukčních vrstev vozovky:

- kamenivo a štěrkopísky pro konstrukci vozovky a násypů,
- kamenivo a štěrkopísky pro betonové konstrukce,
- materiál pro kryt vozovky,
- ocel (výztuž do betonů, svodidla, sloupy apod.).

Předpokládaná potřeba zeminy pro stavbu násypů pro celou stavbu 4904 je cca 1 700 000 m³. Celková bilance zemních prací je uvedena v části B I.6. dokumentace v kapitole “Zemní práce”.

Další významnou surovinou užívanou ve fázi výstavby budou pohonné hmoty, jejich spotřebu nelze v této fázi vyčíslit.

Spotřeba pohonných hmot ve fázi provozu stavby bude úměrná intenzitě dopravy na dotčené komunikaci. Při provozu komunikace se předpokládá spotřeba pohonných hmot pro mechanismy údržby rychlostní silnice, dále spotřeba posypového materiálu pro zimní údržbu.

4. Nároky na dopravní a jinou infrastrukturu

4.1 Nároky na dopravní infrastrukturu

Stávající komunikační síť

Zájmové území se nachází ve Zlínském kraji, v okrese Vsetín.

Hlavní páteří komunikační sítě je silnice I/49 a I/57. Silnice I/49 prochází v trase Otrokovice – Zlín - Vizovice - Horní Lideč. Silnice I/57 vede v trase Vsetín – Valašská Polanka - Horní Lideč - Val. Klobouky. Po těchto komunikacích je mj. vedena i tranzitní doprava.

Ostatní komunikace v zájmovém území jsou II. a III. třídy, resp. místního charakteru a jejich význam z hlediska objemu realizované dopravy na těchto komunikacích je v porovnání se silnicemi I. třídy podstatně menší. Lokální síť je tvořena také polními cestami a stezkami pro pěší a cyklisty.

Širším zájmovým územím prochází železniční trať č. 280 Horní Lideč - Střelná - Hranice na Moravě - Ústí u Vsetína.

Základním podkladem pro zhodnocení dopravní zátěže byly dopravně-inženýrské podklady zpracované v rámci STPÚ (Viapont, Mott MacDonald, 2004).

Zpracovatel oznámení doplnil zhodnocení stávajícího stavu dopravní zátěže na dotčených komunikacích v roce 2006 (viz. tab. č. 2). Podkladem byly výsledky celostátního sčítání silniční dopravy ŘSD z roku 2005. Pro výpočet výhledových zátěží v roce 2006 byly použity koeficienty Ředitelství silnic a dálnic ČR schválené Ministerstvem dopravy.

Tab. č. 2 Intenzity dopravy v roce 2006 na stávající silniční síti

Úsek	Kategorie vozidla		
	Osobní	Těžká	Celkem
Silnice I/49 (Vizovice-hranice okresu Zlín/Vsetín)	1 610	621	2 231
Silnice I/49 (hranice okresu Zlín/Vsetín-Valašská Polanka)	1 742	736	2 478

V následující tabulce je na základě STPÚ – část 3. Dopravní řešení (Mott MacDonald, Viapont 2004) uvedeno srovnání intenzit dopravy pro rok 2004 a silniční síť v roce 2015 bez R 49 a pro stav po otevření R 49.

Tab. č. 3 Intenzity dopravy na silniční síti roku 2015 – úroveň 2004

Úsek	Kategorie vozidla	Stav bez R 49	Stav po otevření R 49
R 49 (úsek 4904 Pozdřechov – Horní Lideč)	osobní	0	4 171
	těžká	0	2 452
	celkem	0	6 623
I/49 (Valašská Polanka – Horní Lideč)	osobní	3 809	1 589
	těžká	1 471	291
	celkem	5 280	1880
I/49 (Vizovice – Valašská Polanka)	osobní	3 531	605
	těžká	1 444	96
	celkem	4 975	701
I/57 (Horní Lideč – směr Valašské Klobouky)	osobní	2 686	1 688
	těžká	754	259
	celkem	3 440	1 947
Přivaděč (MÚK Pozdřechov – Valašská Polanka)	osobní	0	5 276
	těžká	0	2 097
	celkem	0	7 373

Výhledový stav a nároky na dopravní síť

Důvodem realizace rychlostní silnice R 49 je zvýšení plynulosti silničního provozu v dotčené oblasti Zlínského kraje. Rychlostní silnice R 49 má zásadní význam v napojení zlínské aglomerace na vyšší komunikační síť ČR. Odklonění tranzitní dopravy ze stávající I/49 na novou rychlostní komunikaci přinese snížení zátěže obcí podél této silnice.

Výstavba

Nároky na silniční síť ve fázi výstavby budou vznikat především v důsledku přepravy stavebních materiálů, sejmuté zeminy a ornice. Lze očekávat, že největší objem přepravy bude představovat doprava materiálu z těžeben nerostných surovin. Tyto těžebny budou vybrány až dodavatelem stavby.

Na stávající silniční síť bude staveniště napojeno na veřejnou komunikační síť místními komunikacemi, dále pak silnicí I/49, silnicí II. třídy Lačnov – Horní Lideč a silnicí I/57.

Především v době budování mostních objektů na komunikacích křížících se s trasou R 49 budou kladeny zvýšené nároky na objízdňé trasy.

Provoz

Realizací rychlostní silnice R 49 dojde ke zkvalitnění silničního spojení v zájmové oblasti. Z hlediska technického je navržena jako trasa s omezeným přístupem přes MÚK bez kolizních míst.

Dopravně inženýrské prognózy byly zpracovány pro období od roku 2015 do roku 2030. Pro výpočet výhledových intenzit dopravy byl výchozím rokem rok 2015, kdy bude celá trasa R 49 plně funkční a bude zapojena do systému dálnic a rychlostních silnic. Od tohoto roku je uvažováno převedení dálkové dopravy včetně mezinárodní silniční dopravy.

Pro výpočet výhledových zátěží do roku 2030 byly použity výhledové koeficienty ŘSD ČR schválené Ministerstvem dopravy. Základem pro výpočet dopravního zatížení převzatého ze STPÚ byly výsledky celostátního sčítání silniční dopravy z roku 2000.

Pro modelové zátěže byl použit dopravní model Zlínského kraje zpracovaný firmou DOPING (Ing. Šanca) pro rok 2003 (současná a výhledová síť) a dále podrobné výsledky směrových dopravních průzkumů na relevantních stanovištích. Pro mezinárodní a tranzitní dopravu byly použity podrobné výsledky dopravních průzkumů na hraničních přechodech ČR z období let 1993 až 2002.

Tab. č. 4 Intenzity dopravy v úseku stavby 4904 – výhled do r. 2030

Úsek	Kategorie vozidla	2015	2020	2025	2030
MÚK Pozdřechov	osobní	5 287	5 652	5 834	6 053
-	těžká	3 065	3 173	3 238	3 303
MÚK Horní Lideč	celkem	8 352	8 825	9 072	9 356

4.2 Nároky na ostatní infrastrukturu

Řešeným územím prochází vedení vysokého a nízkého napětí, místní telefonní kabely a dálkové optické kabely. V místech jejich křížení bude třeba provést přeložky v nutném rozsahu. V km 54,050 stavby bude třeba provést přeložku vodovodu Horní Lideč – Valašské Příkazy. Dále bude nutné realizovat přeložku STL plynovodu v km 52,100 stavby.

Odběr elektrické energie bude na staveništi zajištěn pomocí přípojek vzdušného vedení NN závěsnými kabely vycházející ze stávající distribuční sítě VVN, doplněné transformátory v místě odběru. Napájecí kabely na provoz systému SOS a zásuvkových skříní pro napájení mobilního výstražného zařízení (u přejezdů středního dělicího pruhu) budou vedeny ve středním dělicím pruhu rychlostní silnice.

Odběr vody ve fázi výstavby bude řešen dovozem vody v cisternách (pitná, technologická i požární voda). Provoz vlastní stavby bude mít minimální nároky na vodu. Předpokládá se pouze spotřeba vody na případné mytí vozovky a spotřeba vody v rámci realizované odpočívky Lačnov.

Ve fázi výstavby budou *odpadní vody* ze zpevněných ploch staveniště, u kterých hrozí kontaminace znečišťujícími látkami (např. úniky provozních kapalin ze stavebních mechanismů ve stavebních dvorech) zachycovány a odváděny přes lapoly. Ve fázi provozu bude dešťová voda odváděna silničními příkopy nebo kanalizací, umístěnou ve středním dělicím pásu. Před zaústěním do vodotečí budou osazeny retenční nádrže s technickým zařízením k zachycení ropných látek v případě havárie.

Vznik splaškových odpadních vod ve fázi výstavby lze předpokládat v objektech sociálního zázemí v prostorách stavebního dvora. Na stavbě budou použita chemická WC. Vznik splaškových

odpadních vod z provozu lze předpokládat v objektech sociálního zázemí v rámci plánované odpočívky Lačnov, resp. na případném středisku správy a údržby rychlostních silnic Pozdětchov.

III. Údaje o výstupech

1. Ovzduší

Součástí navazující dokumentace EIA bude podrobná rozptylová studie. V této fázi je možné konstatovat následující:

a/ Hlavní bodové zdroje znečištění

Stavba jako celek není typem bodového zdroje znečištění. Jako bodový zdroj znečištění ovzduší je možné uvažovat odvětrání tunelů.

b/ Hlavní plošné zdroje znečištění ovzduší

Stavba není typem plošného zdroje znečištění. Za dočasně působící zdroj plošného znečištění ovzduší lze považovat pouze :

- pohyb vozidel v prostoru stavby v období výstavby,
- skládky sypkých materiálů v době výstavby,
- práce spojené s výstavbou komunikace - např. skřývkové práce.

c/ Hlavní liniové zdroje znečištění

Posuzovaná stavba je typem liniového zdroje znečištění.

V souvislosti se záměrem lze očekávat emise CO, NO_x, C_xH_y a PM₁₀. Největší zastoupení ve výfukových plynech mají oxidy dusíku (NO_x). Bilance těchto škodlivin, která bude vyčíslena v dokumentaci EIA, spolehlivě vyjádří vliv komunikace na její okolí.

Z hlediska emisí benzenu se pro výhled předpokládá, že silně poklesnou i přes predikované zvýšení intenzity provozu. To je dáno tím, že naftové motory nákladních automobilů produkují pouze malé množství benzenu, a dále vysokou účinností katalyzátorů (z výfukových plynů odstraní až 90 % benzenu). Předpokládá se, že v r. 2020 bude procento osobních aut s benzínovým motorem bez katalyzátoru zcela zanedbatelné.

2. Odpadní vody

Dešťové vody

Odvedení dešťových vod ve fázi výstavby z plochy staveniště i z území dotčeného stavbou nebude speciálně řešeno. Budou provedena běžná opatření k zamezení kontaminace vody a půdy, např. úniky provozních kapalin ze stavebních mechanismů.

Na zpevněném tělese komunikace budou ve fázi provozu vznikat odpadní vody znečištěné provozem automobilů a zimní údržbou silnice. Dešťová voda bude odváděna silničními příkopy nebo kanalizací, umístěnou ve středním dělicím pásu. Před zaústěním do vodotečí budou umístěny retenční nádrže s technickým zařízením k zachycení ropných látek v případě havárie.

Dešťové odpadní vody budou tvořit hlavní podíl odpadních vod vznikajících při provozu komunikace. Odpadní vody vznikají odtokem vertikálních, popř. horizontálních srážek z tělesa komunikace a mohou být znečištěny látkami nacházejícími se na vozovce.

Znečištěním vyskytujícím se na povrchu vozovky jsou např. látky uvolňující se z obrusu pneumatik projíždějících vozidel a z obrusu krytu vozovky. Dále se jedná o uniklý olej a pohonné hmoty, nečistoty přenášené na podvozcích vozidel, ztráty přepravovaného materiálu apod. V zimním období k výše jmenovaným látkám přistupuje znečištění, které se na komunikaci vyskytuje díky zimní údržbě. V současné době se jedná o látky převážně na bázi chloridů.

Je nutno vzít v úvahu i skutečnost, že již samotné srážkové vody jsou značně znečištěny v důsledku "vymývání" aerosolů a dalších škodlivin z ovzduší. Stupeň znečištění je pak závislý zejména na délce období mezi dvěma následujícími srážkami, na jejich vydatnosti a době trvání.

Objem dešťových odpadních vod odtékající z daného úseku komunikace za 1 rok lze odhadnout na základě následujících údajů: zpevněné plochy komunikace – 204 750 m²; koeficient odtoku ze zpevněných ploch – 1,00; roční úhrn srážek v daném území – cca 615 mm. Předpokladem je, že z daného úseku komunikace bude odtékat 125 921 m³/rok dešťových vod.

Splaškové odpadní vody

Vznik splaškových odpadních vod ve *fázi výstavby* lze předpokládat v objektech sociálního zázemí v prostorách stavebního dvora. Množství odpadních vod bude dáno počtem pracovníků. Způsob nakládání s těmito vodami musí být v souladu s platnou legislativou a konkrétně bude řešen dodavatelem stavby. Vzhledem k tomu, že v prostoru stavby není vedena kanalizace, bude nutné řešit odvod těchto vod jiným způsobem. Na stavbě budou použita chemická WC.

Během provozu se kromě odpočívky (odpočívka Lačnov v km 51,200) a případně realizovaného střediska správy a údržby rychlostních silnic Pozdětchov nepředpokládá vznik splaškových vod.

Technologické odpadní vody

Produkce těchto vod při výstavbě bude minimální, budou vznikat např. při čištění stavebních mechanismů, vlhčení betonů apod. V průběhu výstavby bude nutno realizovat opatření zabráňující kontaminaci okolních ploch.

Po uvedení stavby do provozu nebudou vznikat technologické odpadní vody.

3. Odpady

Nakládání s odpady se řídí zákonem o odpadech č. 185/2001 Sb. a navazujícími a upřesňujícími právními předpisy. Zařazování odpadu se provádí dle vyhlášky č. 381/2002 Sb., kterou se stanoví Katalog odpadů a Seznam nebezpečných látek, v platném znění.

V následujících odstavcích jsou uvedeny předpokládané kategorie a druhy odpadů vznikající ve fázi výstavby a provozu záměru.

3.1 Odpad vznikající při výstavbě, resp. při demolicích

Při demolicích komunikací bude frézováním oddělena samostatně vrstva asfaltového koberce (17 03 02), která bude následně upravena pro opětovné použití pro pokládku nových vrstev komunikace. Je předpoklad, že se využije cca 50 % odfrézovaného koberce, zbytek bude předán případným zájemcům k dalšímu využití (opravy lesních, polních cest, recyklace apod.).

Dále bude vznikat odpadní beton z demolice vozovky, žlábků, lapačů splavenin, apod. (17 01 01). Budou odstraňována poškozená a nevyhovující svodidla (17 04 05 železo a ocel), jejich vyhovující části budou zpětně použity.

Odpad na bázi betonu, pokud není znečištěn nebezpečnými látkami (dehty, oleje, atd.), bude recyklován firmami zabývajícími se recyklací stavebního odpadu (viz. Metodický pokyn odboru odpadů MŽP k nakládání s odpady ze stavební výroby uveřejněný ve Věstníku MŽP v září roku 2003). Odpadní kabely a zbytky svodidel budou předány k recyklaci do výkupu barevných kovů.

Stavba si vyžádá rovněž přeložky inženýrských sítí (přeložka vodovodu Horní Lideč – Valašské Příkazy, přeložky VN a NN, místních telefonních kabelů, dálkové optické kabely, přeložka STL plynovodu). Předpokládá se vznik odpadní mědi (17 04 01), železa a oceli (17 04 05), směsných kovů (17 04 09) a kabelů (17 04 11).

V případě, že bude stavební materiál znečištěn nebezpečnými látkami, bude ho nutné roztrždit na nebezpečný a ostatní. Nebezpečný odpad bude přednostně dekontaminován v zařízeních k tomu určených a poté buď využit nebo uložen na skládku.

Zbytky barev a nátěrových hmot budou vznikat převážně v průběhu výstavby. Tyto odpady řadíme do podskupiny 08 01 a 08 02. V této podskupině mohou vznikat jak nebezpečné, tak ostatní odpady podle použité technologie a materiálů. Pokud již nebudou použité materiály jinak využitelné, budou shromažďovány v plechových uzavíratelných nádobách a podle potřeby a skutečných vlastností budou odváženy k likvidaci. Ostatní odpady (08 01 12, 08 02 01, 08 02 02, 08002 03) lze ukládat na skládkách S – 00. Nebezpečný odpad je vhodné spalovat.

Při zpracování a použití kovových materiálů při stavbě může vznikat odpad 12 01 01 Piliny a třísky železných kovů, 12 01 03 Piliny a třísky neželezných kovů, 12 01 13 Odpady ze svařování. Předpokládá se však pouze omezené množství tohoto odpadu, který se stane součástí směsného stavebního odpadu (17 09 04).

"Vyjeté" a upotřebené oleje budou vznikat použitím ve stavebních strojích a v malé míře i použitím mechanizace na údržbu komunikace za provozu. Z provozu kompresorů mohou vznikat olejové chlorované nebo nechlorované emulze. Jedná se převážně o nebezpečné odpady podskupiny 13 01 - Odpadní hydraulické oleje a podskupiny 13 02 – Odpadní motorové, převodové a mazací oleje. Konkrétní zařazení do druhu je závislé na výběru uživatele stavební techniky. Odpadní oleje patří podle Zákona o odpadech, č. 185/2001 Sb. mezi „vybrané výrobky“, teprve po využití se stávají odpady. Nakládání s nimi je v zákoně upraveno speciálními podmínkami. Původci těchto odpadů jsou vázáni podmínkami uvedenými zejména v odst. 1, § 29: Původce odpadních olejů a oprávněná osoba, která nakládá s odpadními oleji, jsou povinni:

- zajistit přednostně regeneraci odpadních olejů,
- zajistit spalování odpadních olejů v souladu s požadavky § 22 a 23, pokud regenerace není možná,
- zajistit skladování nebo odstranění odpadních olejů v souladu s požadavky tohoto zákona pokud regenerace ani spalování není možné z technických důvodů,
- zajistit, aby během nakládání s odpadními látkami nebyly tyto oleje vzájemně míchány nebo smíchány s látkami obsahujícími PCB ani s jinými nebezpečnými odpady.

Upotřebené oleje budou shromažďovány ve speciálních dvouplášťových kontejnerech na určeném místě a budou odevzdávány k recyklaci některé z firem, které se likvidací tohoto odpadu zabývají. Nejpravděpodobnější varianta však je, že údržba techniky bude prováděna u specializované firmy, tj. mimo staveniště.

Zbytky organických rozpouštědel a ředidel budou vznikat při ředění barev, popř. čištění materiálů, a to převážně v průběhu výstavby. Může se jednat rovněž o pevné látky rozpouštědly znečištěné. Jedná se o odpad 14 06 02, 14 06 03. Nevyužitelné zbytky budou shromažďovány v plechovém uzavíratelném sudu nebo nádobě a následně odváženy k recyklaci k některé ze specializovaných firem, popř. zneškodněny ve spalovně nebezpečných odpadů.

V období výstavby i provozu budou vznikat obaly podskupiny 15 01 (papírové a lepenkové obaly, plastové, dřevěné, kovové, kompozitní, směsné, skleněné a textilní obaly patřící do kategorie „ostatní“). Obaly znečištěné nebezpečnými látkami, popř. prázdné kovové tlakové nádoby (15 01 10 N, 15 01 11 N) patří do nebezpečných obalů. Po vyprázdnění budou nevratné obaly tříděny a předávány přednostně k následnému využití nebo recyklaci. Obaly znečištěné nebezpečnými látkami budou nebezpečné složky zbaaveny nebo s nimi bude podle jejich povahy nakládáno jako s nebezpečným odpadem.

V rámci realizace stavby budou vznikat odpady podskupiny 15 02 - Absorpční činidla, filtrační materiály, čisticí tkaniny a ochranné oděvy, a to buď znečištěné nebezpečnými látkami – druh 15 02 02 N nebo neznečištěné nebezpečnými látkami – druh 15 02 03. Místem shromažďování nebezpečného odpadu budou normalizované sběrné nádoby, které budou současně transportním obalem. Odpad bude podle potřeby odvážen k odstranění (např. spalovny nebezpečných odpadů). Ostatní odpad by měl být přednostně využíván jako vytríděný odpad textilního materiálu, jinak se může stát složkou komunálního odpadu.

Opotřebované pneumatiky (16 01 03) mohou vznikat v souvislosti s provozem dopravních stavebních strojů. Odpad bude předáván specializované firmě. Kromě toho vhodnou likvidaci (recyklaci) tohoto odpadu musí zajistit podle § 38, zákona č. 185/2001 Sb. „povinná osoba“, která výrobek vyrábí, popř. dováží. Tato činnost bude zajišťována dodavateli, obměna pneumatik tedy bude probíhat mimo staveniště.

V rámci provozu stavebních strojů mohou vznikat upotřebené nefunkční autobaterie (olověný akumulátor, 16 06 01 N). Původcem tohoto odpadu budou pravděpodobně převážně dodavatelské firmy. Přesto v případě vzniku tohoto odpadu na staveništi budou akumulátory shromažďovány v normalizované nádobě v místě určeném pro shromažďování odpadu. Povinností výrobce, popř. dovozce je podle § 38 zákona č. 185/2001 Sb. zajistit zpětný odběr použitých akumulátorů.

V rámci realizace stavby bude vznikat stavební odpad skupiny 17, který bude v největší míře obsahovat zbytky stavebních prefabrikátů, kovů, izolačních materiálů, umělých hmot, apod. Větší kusy využitelných materiálů by měly být vytríděny a zařazeny do jednotlivých druhů stavebního odpadu skupiny 17. Vytríděné složky by měly být přednostně recyklovány. Vytríděny by měly být rovněž možné nebezpečné odpady.

Očekává se vznik menšího množství stavebního odpadu 17 02 01 – dřevo (stavební dřevo používané jako bednění, např. při realizaci stavebních konstrukcí, apod.). Případné odpadní dřevo se vytrídí tak, aby mohlo být opakovaně používáno. Nakonec bude nabídnuto k dalšímu využití. V případě nezájmu bude po štěpkování vstupovat do odpadu ze zeleně (kompost) nebo bude tepelně využito ve spalovně.

Při výstavbě bude z dotčených svahů skryta kulturní vrstva zemin (ornice), u které se předpokládá její využití pro další rekultivační práce v místě stavby. V případě, že tato zemina nenajde přímé uplatnění v místě, lze jej nabídnout subjektům.

Dle předběžně provedených výpočtů vznikne v rámci stavby 4904 přebytek vhodného násypového materiálu v rozsahu 510 000 m³ (tj. zemina z výkopů - 17 05 04 a 17 05 06). Tento přebytek lze ji při splnění podmínek Metodického pokynu odboru MŽP k nakládání s odpady (Věstník MŽP

9/2003) nabídnout pro další využití jiným subjektům zabývajícím se např. rekultivačními pracemi a terénními.

V případě znečištění zeminy nebezpečnými látkami (např. vyteklý olej či palivo ze stavebních mechanismů) se jedná o nebezpečný odpad (17 05 03 N a 17 05 05 N), který by měl být přednostně dekontaminován v zařízeních k tomu určených, jinak bude uložen na skládku NO.

Z nebezpečných odpadů se ve stavebním odpadu mohou vyskytovat zbytky izolačních materiálů obsahující dehet (17 03 03 N). Kromě toho jsou za nebezpečný odpad považovány i ostatní odpady znečištěné nebezpečnými látkami, které se řadí např. do druhu sklo, plasty, dřevo obsahující nebezpečné látky nebo nebezpečnými látkami znečištěné (17 02 04 N). Odpady budou předány oprávněné osobě k likvidaci.

V rámci realizace stavby bude vznikat směsný stavební odpad (17 09 04), který bude shromažďován na staveništi, např. ve vanových kontejnerech a následně recyklován či ukládán na skládku.

Drobný odpad z pracovišť administrativního charakteru bude zařazován mezi 20 03 01 - směsný komunální odpad. Množství vznikajícího směsného komunálního odpadu je nutné minimalizovat tříděním a odděleným sběrem. Vytříděny mohou být zejména papír a lepenka (20 01 01), sklo (20 01 02), plasty (20 01 39) a ty předány k recyklaci.

Odpad z chemických toalet (20 03 04) bude likvidován podle použité technologie, což bude zajišťováno smluvně. Kategorii odpadu musí podle § 3 vyhlášky č. 381/2001 Sb. v platném znění určit původce na základě vyloučení nebo potvrzení nebezpečných vlastností pověřenou osobou.

V rámci výstavby bude nutné vykácet řadu stromů a keřů, které se v současnosti nacházejí v trase plánované stavby. V této fázi nelze stanovit množství biomasy vzniklé vykácením dřevin. Odpad 20 02 01 bude předáván specializované firmě k biodegradaci (kompostování).

Tab. č. 5 Seznam předpokládaných druhů odpadů vznikajících ve fázi výstavby

Kód druhu odpadu	Název odpadu	Kategorie odpadu
08 01	<i>Odpady z výroby, zpracování, distribuce, používání a odstraňování barev a laků</i>	
12 01 01	Piliny a třísky železných kovů	O
12 01 03	Piliny a třísky neželezných kovů	O
12 01 13	Odpady ze svařování	O
13 01	<i>Odpadní hydraulické oleje</i>	O,N
13 02	<i>Odpadní motorové, převodové a mazací oleje</i>	O,N
15 01 01	Papírové a lepenkové obaly	O
15 01 02	Plastové obaly	O
15 01 03	Dřevěné obaly	O
15 01 04	Kovové obaly	O
15 01 05	Kompozitní obaly	O
15 01 06	Směsné obaly	O
15 01 07	Skleněné obaly	O
15 01 09	Textilní obaly	O
15 01 10	Obaly obsahující zbytky nebezpečných látek nebo obaly těmito látkami znečištěné	N
15 01 11	Kovové obaly obsahující nebezpečnou výplňovou hmotu (např. azbest) včetně prázdných tlakových nádob	N

Kód druhu odpadu	Název odpadu	Kategorie odpadu
15 02 02	Absorpční činidla, filtrační materiály (včetně olejových filtrů jinak blíže neurčených), čisticí tkaniny a ochranné oděvy znečištěné nebezpečnými látkami	N
15 02 03	Absorpční činidla, filtrační materiály, čisticí tkaniny a ochranné oděvy neuvedené pod číslem 15 02 02	O
16 01 03	Pneumatiky	O
16 06 01	Olověné akumulátory	N
17 01 01	Beton	O
17 01 06	Směsi nebo oddělené frakce betonu, cihel, tašek a keramických výrobků obsahující nebezpečné látky	N
17 01 07	Směsi nebo oddělené frakce betonu, cihel, tašek a keramických výrobků neuvedené pod číslem 17 01 06	O
17 02 01	Dřevo	O
17 02 03	Plasty	O
17 02 04	Sklo, plasty a dřevo obsahující nebezp. látky nebo nebezp. látkami znečištěné	N
17 03 01	Asfaltové směsi s příměsí dehtu	N
17 03 02	Asfaltové směsi neuvedené pod číslem 17 03 01	O
17 04 02	Hliník	O
17 04 04	Zinek	O
17 04 05	Železo a ocel	O
17 04 07	Směsné kovy	O
17 04 09	Kovový odpad znečištěný nebezpečnými látkami	N
17 04 11	Kabely neuvedené pod 17 04 10	O
17 05 03	Zemina a kamení obsahující nebezpečné látky	N
17 05 04	Zemina a kamení neuvedené pod číslem 17 05 03	O
17 05 05	Vytěžená hlušina obsahující nebezpečné látky	N
17 05 06	Vytěžená hlušina neuvedená pod číslem 17 05 05	O
17 09 04	Směsné stavební a demoliční odpady neuvedené pod čísly 17 09 01, 17 09 02 a 17 09 03	O
20 02 01	Biologicky rozložitelný odpad	O
20 02 03	Jiný biologicky nerozložitelný odpad	O
20 03 01	Směsný komunální odpad	O
20 03 02	Zemina a kameny	O
20 03 03	Uliční smetky	O
20 03 04	Odpad ze septiků a žump, odpad z chemických toalet	N, O

N – nebezpečné odpady; O – ostatní odpady

3. 2 Odpad vznikající při provozu

Při provozu budou odpady vznikat v omezené míře při úklidu a údržbě silnice, a to především při těchto činnostech:

- úklid vozovek,
- zimní údržba,

- sekání trávy na krajnicích a kolem příkopů,
- seřezávání dřevin,
- čištění stok a dešťových vpustí,
- drobné úpravy vozovky a svahů silnice,
- odstraňování následků havárií, apod.

Při údržbě zeleně podél komunikace za provozu bude vznikat biologicky rozložitelný odpad 20 02 01. Bude s ním nakládáno jako s odpadem vzniklým ve fázi výstavby.

Odpad z čištění komunikace po uvedení stavby do provozu se obvykle řadí do druhu 20 03 03 – uliční smetky. Znečištění bude odstraňováno pomocí zametacích vozů či specializovaných pracovníků. Odpad bude likvidován na skládce.

Tab. č. 6 Seznam předpokládaných druhů odpadů vznikajících při provozu

Kód druhu odpadu	Název odpadu	Kategorie odpadu
15 02	<i>Absorpční činidla, filtrační materiály, čisticí tkaniny a ochranné oděvy</i>	N, O
16 01 03	Pneumatiky	O
16 06 04	Autovraky	N
17 04 05	Železo a ocel	O
17 05 04	Zemina a kamení neuvedené pod číslem 17 05 03	N
20 02 01	Biologicky rozložitelný odpad	O
20 03 02	Zemina a kameny	O
20 02 03	Jiný biologicky nerozložitelný odpad	O
20 03 03	Uliční smetky	O

N – nebezpečné odpady; O – ostatní odpady

Shrnutí

Ve fázi výstavby budou vznikat převážně ostatní odpady skupiny 17 Stavební a demoliční odpady. Minimalizace těchto odpadů souvisí s úsporou stavebních nákladů. V rámci minimalizace stavebních odpadů bude plněn Metodický pokyn odboru odpadů MŽP k nakládání s odpady ze stavební výroby a s odpady z rekonstrukcí a odstraňování staveb (Věstník MŽP 9/2003) a zejména nařízení vlády 197/2003 Sb. - Plán odpadového hospodářství ČR, který stanoví pro rok 2005 dosažení 50 % podílu využívání vzniklého stavebního a demoličního odpadu a od roku 2012 dosažení 75 % podílu využívání vzniklého stavebního a demoličního odpadu. Tuto kvótu také předepisuje Plán odpadového hospodářství Zlínského kraje, který byl schválen v září 2004.

Významnější podíl odpadů z výstavby budou také tvořit odpady z kácené zeleně. Další odpady by měly vznikat jen v malém množství a lze je velmi těžko předem kvantifikovat.

Za provozu komunikace bude vznikat minimální množství odpadů, většinou z údržby zeleně a čištění komunikace.

Provozovatel stavby je povinen vést průběžnou evidenci o odpadech a způsobech nakládání s nimi dle § 39, odst. 1, z. 185/2001 Sb. a v případě produkce více než 50 kg nebezpečného nebo 50 t ostatního odpadu posílat každoročně hlášení o produkci odpadů dle § 39, odst. 2. S nebezpečnými odpady může původce nakládat dle § 16, odst. 3 pouze na základě souhlasu příslušného orgánu státní správy.

Celý investiční záměr je spojen s produkcí odpadů, které by z hlediska celkového množství i z hlediska druhů odpadů neměly významně ohrozit životní prostředí.

4. Hluk

Součástí dokumentace EIA bude akustická studie, která posoudí vliv stavby i provozu předkládaného záměru na životní prostředí a zdraví obyvatel. Podrobněji navrhne také případná protihluková opatření.

Fáze výstavby

K emisi hluku bude docházet v průběhu výstavby silnice v důsledku dopravy stavebních materiálů a provádění stavebních prací.

Zejména na počátku výstavby lze očekávat intenzivnější pohyb těžkých nákladních vozidel a stavebních mechanismů (bagrů, buldozerů, nakladačů, těžkých nákladních vozidel a pod.). Hluk se bude také šířit z prostorů zařízení staveniště, kde budou situovány skládky a meziskládky stavebního materiálu. Největším zdrojem hluku bude těžká nákladní doprava a budování zemních těles, především násypů (násypávání a hutnění).

Celková hladina akustického tlaku A bude také záviset na výběru dodavatele stavby a kvalitě jeho strojového parku.

Fáze provozu

Provoz na komunikacích je považován za liniový zdroj hluku, který je emitován vozidly pohybujícími se po těchto komunikacích.

Emisní charakteristikou liniového zdroje hluku (komunikace) jsou zdrojové funkce, které charakterizují akustickou situaci v referenční vzdálenosti od komunikace.

Hodnoty zdrojových funkcí budou řešeny v rámci akustické studie v dokumentaci EIA.

5. Záření radioaktivní, elektromagnetické

Stavba není zdrojem radioaktivního ani elektromagnetického záření.

6. Charakteristika environmentálních rizik při možných haváriích a nestandardních stavech

Možnost vzniku havárií a dopad na okolí

Potenciální nebezpečí, které vzniká při provozu posuzovaného záměru, je kontaminace povrchových a podzemních vod, půd a podloží při provozu na komunikaci.

Havárie a úniky nebezpečných látek, které budou součástí přepravovaných nákladů, lze považovat za významné nebezpečí pro okolní pozemky i pro vzdálenější okolí komunikací.

Největším ekologickým nebezpečím v dané oblasti jsou úniky ropných látek a olejů a jejich vsakování do podzemních i povrchových vod. Riziko hrozí především v souvislosti s haváriemi dopravních prostředků přepravujících nebezpečné látky.

Preventivní opatření

Za nejúčinnější způsob omezení rizika vlivu havárií považujeme sledování a stanovování podmínek pro přepravu nebezpečných nákladů.

K dalším opatřením minimalizace vlivu havárie patří zamezení úniku látek z tělesa komunikace. Jedná se o tvarování bezprostředního okolí komunikace tak, aby v něm byly nebezpečné látky zachyceny a sanovaná plocha se tím zmenšila na minimum. Preventivním opatřením je zvýšení plynulosti silničního provozu.

Kombinací výše uvedených opatření lze docílit podstatného zlepšení stávající situace a obecně nízkého rizika vzniku havárií.

Již samotnou výstavbou moderní rychlostní silnice R 49 je tento vliv minimalizován.

Následná opatření

Pokud dojde ke kontaminaci menšího množství zeminy (úkapy, únikem nafty, únikem benzínu apod.), je třeba tento znečištěný materiál okamžitě odstranit a zneškodnit vhodným způsobem.

V případě většího úniku ropných látek dodržovat zásady a postupy uvedené v havarijním plánu, zejména:

- zabránit jakémukoliv dalšímu úniku ropných látek, tj. neprodleně provést první zásah, který směřuje k zajištění požární bezpečnosti, dále zabránit dalšímu vytékání kapaliny nejvhodnějším způsobem, tj. utěsnění trhlin a děr, uzavřením ventilů apod.,
- sanovat postižené lokality materiály sajcími nebo vázajícími ropné produkty (Vapex, Kurol, případně piliny, písek, rašelina, škvára apod.),
- co nejrychleji uložit zachycené ropné produkty do vhodných nádob a následně odvézt k likvidaci.

C. ÚDAJE O STAVU ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ V DOTČENÉM ÚZEMÍ

I. Výčet nejzávažnějších environmentálních charakteristik dotčeného území

1. Územní systém ekologické stability (ÚSES)

Územní systém ekologické stability je dle z. č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny v platném znění, vzájemně propojený soubor přirozených i pozmeněných, avšak přírodě blízkých ekosystémů, které udržují přírodní rovnováhu.

Podstatou ÚSES (územní systém ekologické stability) dle zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění je vytvoření funkčně způsobilé sítě tzv. biocenter, biokoridorů a interakčních prvků, která by v maximálně možné míře zahrнула existující přírodní lokality a zajistila jejich vhodný management.

V zájmovém území stavby 4904 se nachází několik prvků územního systému ekologické stability (viz. Syntézní mapa střetu zájmů posuzovaného úseku R 49 s jednotlivými faktory životního prostředí v příloze F tohoto oznámení):

- LBK – bezejmenný lokální biokoridor

Umístění: km 48,9

Popis: lokální biokoridor podél bezejmenné vodoteče;

v okolí se nacházejí smíšené lesy s převahou smrku ztepilého (*Picea abies*), podél toku převažuje habr obecný (*Carpinus betulus*), javor horský (*Acer pseudoplatanus*), javor babyka (*Acer campestre*), olše lepkavá (*Alnus glutinosa*), líska obecná (*Coryllus avellana*);

bylinný podrost tvoří vlhká a mokrá hydrická řada: prvosěnka vyvýšená (*Primula elatior*), orsej jarní (*Ficaria verna*), hluchavka *Lamium galeobdolon*, jarmanka větší (*Astrantia major*), plicník lékařský (*Pulmonaria officinalis*), ocún jesenní (*Colchicum autumnale*), zběhovec plazivý (*Ajuga reptans*), kuklík městský (*Geum urbanum*), mokřýš střídavolistý (*Chrysosplenium alternifolium*), kakost krvavý (*Geranium robertianum*)

Konflikt: křížení trasy komunikace R 49 a napojovaných místních komunikací s LBK,

Návrh opatření: Překlenutí toku mostním tělesem v délce 45,5 m odpovídá parametrům přechodu pro LBK. Je třeba však věnovat pozornost i křížení biokoridoru s doprovodnými komunikacemi (dostatečně dimenzované propustky, případně doplněné vhodnými zábranami) – vzhledem k tomu, že jde však o obslužné komunikace zajišťující přístup k zemědělským pozemkům, lze považovat dělicí efekt těchto komunikací za minimální.

- LBK Sedničné díly

Umístění: km 50,7

Popis: lokální biokoridor v zemědělsky využívané půdě tvořený ruderalní vegetací

Konflikt: křížení trasy komunikace s LBK a polní cestou

stavba zasahuje do aleje podél již existující místní komunikace

Návrh opatření: přemostění biokoridoru a polní cesty o přibližné délce 100 m

v dalších fázích projektových příprav je třeba zvážit nutnost kácení stromů, které jsou součástí tohoto stromořadí

- LBK Lačnovský potok

Umístění: km 52,2

Popis: lokální biokoridor, louky a pastviny s rozptýlenými dřevinami; vyšší hustota dřevin kolem železniční trati;

tok je zahloben cca 2 m v terénu, kolem se nacházejí mezohygrofytní až hygrofytní louky s ostřicemi, orobinec širokolistý (*Typha latifolia*), sadec (*Eupatorium* sp.), tužebník jilmový (*Filipendula ulmaria*), kakost luční (*Geranium pratense*), olše lepkavá (*Alnus glutinosa*), kostival hlíznatý (*Symphytum tuberosum*); dno potoka je vyskládáno kameny a betonovými dlaždicemi;

kolem potoka a poblíž železniční trati se nachází svídá bílá (*Cornus alba*), hloh (*Crataegus* sp.), vrba (*Salix* sp.), topol bílý (*Populus alba*), líska obecná (*Coryllus avellana*), trnka obecná (*Prunus spinosa*), javor babyka (*Acer campestre*), dub letní (*Quercus robur*)

Konflikt: trasa komunikace se kříží s biokoridorem

Návrh opatření: navržené přemostění o délce 100 m plně umožňuje zachování funkcí LBK

LBK byl vymezen jako prvek propojující soustavu několika rybníků – stavba zasahuje do území, které leží nad těmito rybníky a zasahuje do Lačnovského potoka, který je zčásti napájí. V průběhu bude nutné technickými prostředky zabránit znečištění potoka a následně rybníků plaveninami. V rámci zpracování dokumentace EIA bude nezbytné posoudit možné dopady odvádění odpadních vod z komunikace na vodní ekosystémy, které budou konečnými recipienty takto odváděných vod (např. i tato rybníční soustava).

2. Významné krajinné prvky (VKP)

Významný krajinný prvek je definován (dle zákona č. 114/1992 Sb. o ochraně přírody a krajiny, v platném znění) jako ekologicky, geomorfologicky nebo esteticky hodnotná část krajiny, která utváří její typický vzhled nebo přispívá k udržení její stability. Mezi VKP dané ze zákona patří lesy, vodní toky, rybníky, jezera, údolní nivy. Kromě toho mohou být VKP i jiné části krajiny, např. mokřady, stepní trávníky, remízky, meze, parky, sady, zámecké zahrady, naleziště nerostů a zkamenělin, přirozené i umělé skalní útvary a jiné, pokud je orgán státní správy v ochraně přírody zaregistruje s ohledem na jejich ekologickou a krajinnotvornou funkci.

Záměrem budou dotčeny následující VKP dané ze zákona č. 114/1992 Sb.:

- bezejmenný tok (km stavby 45,717)
- bezejmenný tok (km stavby 47,063)
- bezejmenný tok (km stavby 47,552)
- bezejmenný tok (km stavby 49,941)

- Lačnovský potok (km stavby 52,069)
- bezejmenný tok (km stavby 53,509)
- lesní porosty v km 45,000 – 48,000, v další části stavby pak jednotlivé drobnější lesní porosty

Záměrem nebudou v úseku stavby 4904 dotčeny žádné registrované VKP (dle § 6 zákona č. 114/1992 Sb.).

3. Zvláště chráněná území

Zájmové území se z hlediska ochrany přírody nachází ve velmi hodnotné a zachovalé části republiky. V blízkosti plánované stavby rychlostní silnice R 49 se nachází několik maloplošných chráněných území, která nebudou stavbou dotčena. Dále se v těsném okolí plánovaného záměru nachází dvě velkoplošná CHÚ – chráněné krajinné oblasti Beskydy a Bílé Karpaty. Žádné z těchto CHKO nebude záměrem dotčeno.

V širším okolí záměru se nacházejí následující maloplošná a velkoplošná chráněná území:

- Přírodní památka Pozděchov

Popis:	přírodní památku Pozděchov tvoří květnatá louka na jižním okraji zástavby v obci Pozděchov (k.ú. Pozděchov)
Výměra:	0,28 ha
Vyhlášení:	1948
Důvod vyhlášení:	ochrana květnaté louky s výskytem silně ohroženého druhu šafránu bělokvětého
Botanika:	na louce výskyt šafránu bělokvětého (<i>Crocus albiflorus</i>), četnost populace však zdaleka nedosahuje nejbohatších lokalit v Lačnově a okolí (PP Lačnov, PP Sucháckovy paseky); dále se zde vyskytuje např. prvosenka jarní (<i>Primula veris</i>), na vlhkých místech prstnatec májový (<i>Dactylorhiza majalis</i>), krvavec toten aj.
Zoologie:	lokalita není zoologicky příliš významná
Ohrožení:	chráněné území se nachází na okraji zástavby a trpí různými negativními vlivy, především přeježděním motorových vozidel
Management:	louka je pravidelně kosená vlastníky pozemku
Konflikt se záměrem:	přírodní památka nebude realizací záměru ovlivněna

- Přírodní památka Lačnov

Popis:	přírodní památku Lačnov tvoří květnatá ovsíková louka na okraji zástavby v obci Lačnov, západně od školy (k.ú. Lačnov)
Výměra:	0,23 ha
Vyhlášení:	1948
Důvod vyhlášení:	ochrana květnaté louky s bohatým výskytem silně ohroženého druhu šafránu bělokvětého

- Botanika:** na louce bohatý výskyt šafránu bělokvětého (*Crocus albiflorus*), jedná se o nejbohatší lokalitu v celé České republice; dále se zde vyskytuje např. prvosenka jarní (*Primula veris*) aj.;
- šafrán bělokvětý je pro Lačnov z floristického hlediska nejvýznamnější rostlinou; není zde však původní, pravděpodobně sem byl zavlečen z alpské oblasti během napoleonských válek s krmivem (senem) pro koně; rozmnožuje se totiž snadno semeny, která se sem dostala spolu se senem z alpských luk
- Zoologie:** lokalita není zoologicky příliš významná
- Konflikt se záměrem:** přírodní památka nebude realizací záměru ovlivněna

- Přírodní památka Sucháčkovy paseky

- Popis:** přírodní památku Sucháčkovy paseky tvoří květnatá louka jihovýchodně od obce Lačnov (k.ú. Lačnov na p.č. 3187, 3188, 3193 a 3194)
- Výměra:** 0,6951 ha
- Vyhlášení:** Nařízení č. 3/1999 Okresního úřadu Vsetín ze dne 22. února 1999
- Důvod vyhlášení:** ochrana květnaté louky s bohatým výskytem zvláště chráněného druhu šafránu bělokvětého
- Botanika:** na květnaté louce bohatý výskyt šafránu bělokvětého (*Crocus albiflorus*), jedna z nejbohatších lokalit v ČR; dále se zde vyskytuje na vlhkých místech prstnatec májový (*Dactylorhiza majalis*), blatouch bahenní (*Caltha palustris*), krvavec toten (*Sanguisorba officinalis*), na sušších prvosenka jarní (*Primula veris*) aj.
- Zoologie:** ze vzácnějších druhů ptáků byl v okolí zjištěn např. bramborníček černohlavý (*Saxicola torquata*)
- Konflikt se záměrem:** přírodní památka nebude realizací záměru ovlivněna

- Přírodní památka Smolinka

- Popis:** vlhká kulturní louka na pravém břehu potoka Smolinky, která je na jedné straně ohraničena potokem, na druhé straně sousedí se suššími pastvinami
- Umístění:** cca 2 km severovýchodně od obce Smolina v nadmořské výšce 420 m; k.ú. Smolina
- Výměra:** 4,9421 ha
- Vyhlášení:** 1982
- Důvod vyhlášení:** ochrana vlhké louky s výskytem silně ohroženého druhu šafránu bělokvětého; území je významné i z krajinářského hlediska
- Botanika:** nejbohatší lokalita chráněného a silně ohroženého druhu šafránu bělokvětého (*Crocus albiflorus*) v okrese Zlín; šafrán se vyskytuje nejhojněji v enklávách meandrujícího potoka, kde spolu s ním na jaře rozkvétá např. prvosenka vyšší (*Primula elatior*), orsej jarní (*Ficaria verna*), sasanka hajní (*Anemonoides nemorosa*), sasanka pryskyřníkovitá (*Anemonoides ranunculoides*); v podrostu břehového porostu je

zastoupen hvězdnatec čemeřicový (*Hacquetia epipactis*), česnáček lékařský (*Alliaria petiolata*), jarmanka obecná (*Astrantia major*), hluchavka bílá (*Lamium album*), hluchavka skvrnitá (*Lamium maculatum*) a další; na floristickém složení lučního porostu se ve značně míře podílejí četné druhy trav a další druhy charakteristické pro kulturní a polokulturní louky; na nejvlhčích místech se vyskytují některé druhy ostřic (*Carex*), pcháč zelný (*Cirsium oleraceum*), pcháč potoční (*Cirsium rivulare*), přeslička obrovská (*Equisetum telmateia*), metlice trsnatá (*Deschampsia cespitosa*), máta dlouholistá (*Mentha longifolia*) a další.

Konflikt se záměrem: přírodní památka nebude realizací záměru ovlivněna

- Přírodní památka Čertovy skály

Základní údaje: přírodní památku Čertovy skály tvoří výrazný skalní hřeben na úpatí jihozápadního svahu Kopce (699 m n. m.), na levém údolním svahu říčky Senice v nadmořské výšce 450 - 490 m

Umístění: k.ú. Lidečko, severní okraj obce Lidečko

Vyhlášení: 1966

Výměra: 0,15 ha

Důvod ochrany: skalní výchoz tvořený blokem odolnějších pískovců magurského flyše vypreparovaný erozně denudační činností vody, výrazný krajinný prvek

- CHKO Bílé Karpaty

Chráněná krajinná oblast Bílé Karpaty (dále jen CHKO BK) byla zřízena výnosem Ministerstva kultury ČSR č.j.17.644/80 ze dne 3.listopadu 1980. CHKO se rozprostírá se na ploše 715 km² na území okresů Hodonín, Uherské Hradiště a Zlín.

Bílé Karpaty představují mimořádnou oblast mezi našimi velkoplošnými chráněnými územími především proto, že jsou nejvyšším pohořím jihozápadního okraje vlastního karpatského horského systému. Celá oblast, ale zejména její jižní část, byla po mnoho staletí kultivována člověkem. Přesto, nebo právě proto se zde dochovaly mimořádně cenné přírodní hodnoty a na mnoha místech lze hovořit o harmonické krajině. Pro tyto přírodní a krajinné kvality byly Bílé Karpaty v rámci programu Člověk a biosféra (MAB) organizace UNESCO v roce 1996 zařazeny mezi evropské biosférické rezervace.

Z přírodovědného hlediska jsou tyto květnaté karpatské louky pozoruhodné především bohatostí rostlinných společenstev s vysokým zastoupením kriticky ohrožených druhů rostlin např. razilka smrdutá (*Aposeris foetida*), prstnatec plamatý (*Dactylorhiza maculata*), mečík bahenní (*Gladiolus palustris*), stařinec dlouholistý moravský (*Tephroseris longifolia subsp. moravica*), kýchavice černá (*Veratrum nigrum*), tořič včelonosný (*Ophrys apifera*) či ostřice ječmenovitá (*Carex hordeistichos*). Díky tomu patří k nejcennějším lučním biotopům Evropy a jsou studijní plochou světového významu. Dalším neméně cenným prvkem jsou rozsáhlé lesní komplexy v centrální a severní části pohoří z celou řadou typických prvků karpatské květeny i fauny.

Na rozmanitost rostlinného krytu navazuje v Bílých Karpatech velmi pestrá paleta živočišných druhů. Květnaté louky osidluje z bezobratlých např. kudlanka nábožná (*Mantis religiosa*), sklípkánek černý (*Atypus piceus*), krasec uherský (*Anthoxia hungarica*), žlutásek barvoměnný (*Colias myrmidone*), modrásek hořcový (*Maculinea aleon*). Solitérní staré duby osidluje roháč velký (*Lucanus cervus*). Pro

lesostepní stanoviště je typická např. ještěrka obecná (*Lacerta agilis*), křepelka polní (*Coturnix coturnix*), chřástal polní (*Crex crex*), včelojed lesní (*Perisoreus inornatus*), ježek východní (*Erinaceus concolor*). V lesích se objevuje datel černý (*Dryocopus martius*), káně lesní (*Buteo buteo*), žluva hajní (*Oriolus oriolus*), čáp černý (*Ciconia nigra*), mlok skvrnitý (*Salamandra atra*), vzácně pak kočka divoká (*Felis silvestris*) či rys ostrovid (*Lynx lynx*).

Krajinný ráz střední a severní části Bílých Karpat je dotvářen poměrně řídkým osídlením pasekářského či kopaničářského typu, absencí velkých průmyslových podniků a zachovalou architekturou celých obcí (Lopeník, Vyškovec, Žitková). Pro západní část CHKO jsou charakteristické velmi rozsáhlé komplexy květnatých luk s rozptýlenými soliterními stromy. Severovýchodní část pohoří v okolí Valašských Klobouk a Brumova patří k Valašsku.

Rozmanité způsoby hospodaření, různorodý historický vývoj a v neposlední řadě odlehlost od průmyslových středisek umožnily zachovat neobvykle vysokou biodiverzitu na mnoha typech stanovišť, od teplomilných šipákových doubrav po pralesovité horské bučiny, od teplomilných stepních porostů k podhorským přepásaným loukám a nejrůznějším typům drobných lesních i lučních mokřadů. Bílé Karpaty se staly pojmem především jako území s nejvyšší diverzitou a s největší kvantitou vstavačovitých rostlin (orchidejí) ve střední Evropě. Přírodní i kulturní faktory tak vytvářejí z Bílých Karpat území mimořádně cenné i v evropském kontextu. (Zdroj: internetové stránky CHKO Bílé Karpaty)

Konflikt se záměrem:

- není -

- CHKO Beskydy

Důvodem vyhlášení CHKO Beskydy byly její výjimečné přírodní hodnoty, zejména původní pralesovité lesní porosty s výskytem vzácných karpatských živočišných i rostlinných druhů, druhově pestrá luční společenstva, unikátní povrchové i podzemní pseudokrasové jevy a rovněž mimořádná estetická hodnota a pestrost ojedinělého typu krajiny vzniklého historickým soužitím člověka s tímto územím.

Mezi nejvýznamnější přírodní hodnoty CHKO patří zejména původní pralesovité porosty s výskytem vzácných karpatských druhů živočichů a rostlin.

Z bezobratlých stojí za zmínku malakofauna, která je indikačně velmi důležitá. Z druhů můžeme uvést např. modranku karpatskou (*Bielzia coerulans*) nebo praménku (*Bythinella austriaca*). Z dalších bezobratlých jsou významní pavoukovci, různé druhy brouků (střevlíci, kovařici) a motýli.

Druhovou rozmanitost obratlovců a početnost ovlivňuje odedávna zejména činnost člověka – lov, hospodaření v krajině, rušení v důsledku nadměrného rekreačního využívání hor atd. Mnozí živočichové se s tlakem civilizace nedokázaly vyrovnat (tetřev hlušec, kočka divoká), některé vyhubené druhy se však v poslední době do Beskyd vrací (krkavec velký, rys ostrovid, medvěd hnědý, vlk).

Třída ptáků je zastoupena velmi početně. Důležitou skupinou z hlediska ochrany přírody jsou dravci. Z ohrožených druhů hnízdí v Beskydech včelojed lesní a ostříž lesní, objevuje se také jestřáb lesní a krahujec obecný. Jedním z nejvzácnějších ptáků beskydských hor je tetřev hlušec.

V minulých obdobích byly v Beskydech zcela vyhubeny naše velké šelmy. Díky tomu, že je území součástí Západních Karpat, došlo se zvýšením populací na Slovensku k obnově jejich výskytu i u nás. Rys ostrovid znovu osídlil Moravskoslezské Beskydy, Vsetínské vrchy a Javorníky, jeho stálá populace čítá asi 15-20 jedinců. Od roku 1973 je každoročně zaznamenána přítomnost medvěda hnědého a několikrát i jejich přezimování. V roce 2000 se na území CHKO pohybovalo 4-5 medvědů. Od roku 1994 žijí v severovýchodní části Beskyd trvale vlci a téměř každoročně vyvádějí mláďata.

Dosud zde najdeme druhově pestrá a esteticky mimořádně působivé louky a pastviny. Unikátní jsou povrchové i podzemní pseudokrasové jevy. Beskydský pseudokras patří v kategorii pískovců k největším na světě. Na území CHKO Beskydy je v dnešní době registrováno 28 významnějších pseudokrasových jeskyň. (Zdroj: internetové stránky CHKO Beskydy)

Konflikt se záměrem:

- není -

4. Přírodní parky

K ochraně krajinného rázu s významnými soustředěnými a estetickými a přírodními hodnotami, který není zvláště chráněn podle části třetí zákona č. 114/1992 Sb. v platném znění, může orgán ochrany přírody zřídit obecně závazným právním předpisem přírodní park a stanovit omezení takového využití území, které by znamenalo zničení, poškození nebo rušení stavu tohoto území.

- Přírodní park Vizovické vrchy

Základní údaje: Přírodní park Vizovické vrchy je charakterizován souvisle zalesněnou hornatinou, typickým osídlením a hospodařením na svazích a v údolích a je významný z pohledu krajinářského, ekologického a rekreačního.

Botanika: Lesní porosty tvoří smrkové monokultury a z menší části selské lesíky s břízou, osikou, habrem a dalšími dřevinami. V porostech borovice lesní roste ze vzácnějších bylin například černohlávek dřípený (*Prunella laciniata*), hořec brvitý (*Gentianopsis ciliata*) a další. Převládajícím a zároveň přírodě nejbližším typem vegetace jsou dubohabrové háje.

Pro nižší polohy je charakteristický krajinný ráz pasekářského osídlení. Střídají se drobné sady, pole, květnaté louky a pastviny. Volnou krajinu dotvářejí zemědělské usedlosti. Významný podíl na utváření krajiny má nelesní zeleň, rostoucí především v kamenitých hrázích a v remízcích. Ze soliterních dřevin převládají lípy, hrušně a duby. Nejhodnotnější části přírody, k nimž patří zbytky květnatých luk, skalní útvary a lesy, byly vyhlášeny přírodními památkami. (Zdroj: www.slovacko.cz)

Konflikt se záměrem: Trasa R 49 prochází přírodním parkem v km 32,0 – cca 45,5.

Návrh opatření: Tato skutečnost znamená nezbytnost posouzení vlivu stavby na krajinný ráz.

Vzhledem k tomu, že přírodní parky jsou zřizovány zejména k ochraně krajinného rázu, je nezbytné v místech průchodu tělesa komunikace těmito územími realizovat takové vegetační úpravy tělesa komunikace, aby došlo k harmonickému začlenění tělesa do krajiny bez rušivých vlivů. K těmto opatřením lze především počítat ozelenění náspů a zářezů vhodnou zelení, s přirozenou druhovou skladbou.

5. Památné stromy

Stromy, jejich skupiny a stromořadí, které jsou mimořádné svým stářím, vzrůstem, druhem nebo historickou událostí, lze vyhlásit rozhodnutím orgánu ochrany přírody za památné stromy. Postup při vyhlášení a vymezení jejich ochranného pásma se řídí ustanovením § 46 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny v platném znění.

V širším zájmovém území stavby 4904 se nacházejí tyto památné stromy:

- Dub letní (*Quercus robur*) na okraji souvislé zástavby Horní Lideče. Obvod kmene 705 cm, výška stromu 12 m, stáří asi 400 let
- Lípa velkolistá (*Tilia platyphyllos*), jižní část obce Horní Lideč na okraji intravilánu. Původně dvojkmen, obvod kmene 410 cm, výška 19 m, stáří asi 150 let.
- Javor babyka (*Acer campestre*), východně od obce Lačnov uprostřed polí. Obvod kmene 375 cm, výška 10 m, stáří asi 200 let

Žádný z těchto památných stromů nebude záměrem ovlivněn.

6. NATURA 2000

V širším zájmovém území plánované stavby 4904 rychlostní silnice R 49 je navrženo několik evropsky významných lokalit soustavy NATURA 2000. Žádná z těchto navrhovaných lokalit systému NATURA 2000 nebude záměrem bezprostředně dotčena, stejně tak nebudou dotčeny ani ptačí oblasti nacházející se v okolí.

- Pozdřechov (navržená evropsky významná lokalita)

Kód lokality: CZ0723417

Rozloha: 0,36 ha

Kategorie CHÚ: přírodní památka

Popis: luční pěnovcové prameniště cca 10 km od Vizovic, na levém břehu potoka Trubiska u osady Brhel, 2 km S od obce Pozdřechov

Biota: malé luční pěnovcové prameniště se slabým srážením pěnovce v aluviu potoka, uprostřed mezofilní louky s výskytem regionálně velmi významného a bohatého společenstva měkkýšů pěnovcových pramenišť, lokalita *Vertigo angustior*.

Konflikt: Tato navržená evropsky významná lokalita nebude realizací záměru ovlivněna.

- Lidečko - kostel (navržená evropsky významná lokalita)

Kód lokality: CZ0723752

Rozloha: 0,03 ha

Kategorie CHÚ: přírodní památka

Poloha: kostel v obci Lidečko

Biota: letní kolonie netopýra velkého

Konflikt: Tato navržená evropsky významná lokalita nebude realizací záměru ovlivněna.

- Pozděchov - kostel (navržená evropsky významná lokalita)

Kód lokality: CZ0723754

Rozloha: 0,06 ha

Kategorie CHÚ: přírodní památka

Poloha: kostel v obci Pozděchov

Biota: regionálně významná letní kolonie vrápence malého

Konflikt: Tato navržená evropsky významná lokalita nebude realizací záměru ovlivněna.

- Beskydy (navržená evropsky významná lokalita)

Kód lokality: CZ0724089

Rozloha: 120 387,00 ha

Kategorie CHÚ: chráněná krajinná oblast

Poloha: rozsáhlé území rozkládající se na východě ČR je vymezeno státní hranicí se Slovenskou republikou na východě, na severu je ohraničeno masívem Velkého Javorníku u Frenštátu pod Radhoštěm a hranicí CHKO Beskydy

Popis: Převážně hornatá a lesnatá krajina. Jde o zachovalý přírodní a krajinný celek v nejvyšších karpatských pohořích na území ČR. Specifický krajinný ráz utváří členitý terén, vodní toky, vegetační kryt a volně žijící živočišstvo, rozvržení a využití lesního a zemědělského půdního fondu.

Konflikt: Tato navržená evropsky významná lokalita nebude realizací záměru dotčena.

7. Krajina a krajinný ráz

Krajina Zlínského kraje má členitý charakter. Z převážné části je kopcovitý, tvořený pahorkatinami a pohořími. V části kraje, v povodí Moravy, se táhne rovinatá úrodná oblast - Haná na Kroměřížsku a Slovácko na Uherskohradištsku. Kolem řeky Moravy, v okrese Uherské Hradiště, probíhá Dolnomoravský úval, který dále pokračuje do Jihomoravského kraje. Od západu k jihu, přes úvaly protéká největší řeka kraje – Morava, do které se vlévá většina toků protékajících územím.

Z celkového půdního fondu Zlínského kraje je 49,4 % zemědělské a 50,6 % nezemědělské půdy. Nejvíce zemědělské půdy má okres Uherské Hradiště (58,5 % celkové výměry okresu, z toho je 71,8 % půdy orné).

Tab. č. 7 Vybrané statistické údaje za základní územní jednotku (ZUJ) – rok 2004

	<i>Tichov</i>	<i>Pozděchov</i>	<i>Lačnov</i>	<i>Horní Lideč</i>	<i>Valašské Příkazy</i>
Zákl. úz. jednotka	ZUJ 535184	ZUJ 544655	ZUJ 543098	ZUJ 542725	ZUJ 545112
Katastrální plocha	732 ha	1345 ha	1531 ha	721 ha	233 ha
Orná půda	128,9 ha	145,4 ha	385,8 ha	269,1 ha	96,4 ha

	<i>Tichov</i>	<i>Pozděchov</i>	<i>Lačnov</i>	<i>Horní Lideč</i>	<i>Valašské Příkazy</i>
Zahrady	6,0 ha	15,1 ha	23,7 ha	12,4 ha	5,8 ha
TTP	236,1 ha	253,3 ha	311,0 ha	156,5 ha	28,1 ha
Ovocné sady	1,6 ha	0,0 ha	4,0 ha	0,0 ha	0,0 ha
Zemědělská půda	372,7 ha	413,7 ha	724,5 ha	438,0 ha	130,4 ha
Lesní půda	314,8 ha	827,4 ha	676,7 ha	173,8 ha	79,3 ha
Vodní plochy	2,5 ha	3,1 ha	15,6 ha	9,4 ha	1,2 ha
Zastavěné plochy	6,9 ha	10,5 ha	14,8 ha	14,9 ha	4,8 ha
Ostatní plochy	35,2 ha	89,9 ha	99,6 ha	84,9 ha	17,6 ha

Pozděchov leží při jihozápadní hranici vsetínského okresu v severní části Vizovických vrchů a je jednou z nejuvýše položených obcí okresu s typickým pasekářským osídlením. Nejvyšším bodem katastru, který je z více než z poloviny pokryt lesy, je kopec Svěradov (736 m n.m.). Obcí protéká potok Pozděchůvka.

Lačnov leží cca 6 km severně od Valašských Klobouk a 3 km západně od Horní Lideče v nadmořské výšce 520 m n.m. Obec se rozkládá v údolí, které se svažuje od severu k jihu mezi dvěma větvemi podhůří Vizovických hor. Obcí protéká Lačnovský potok, katastrem obce dále potoky Seninka a Smolinka. Nejvyšší vrchol v katastru obce je Láz (707 m n.m.). Těto oblasti dominuje hornatinný pruh geomorfologického podcelku Komonecké hornatiny s vrcholy Krajčice (730 m n.m.) a Kopce (699 m n.m.). Zemědělská krajina v okolí Lačnova je domovem několika vzácnějších druhů ptáků. Jedná se zejména o křepelku polní a chřástala polního.

Katastr obce *Horní Lideč* leží na rozhraní Javorníků a Vizovické vrchoviny v nadmořské výšce 445 m až 606 m. Do katastru obce zasahují částečně i Bílé Karpaty. Obec se nachází v okolí soutoku Senice a Seninky, na rozvodí dvou samostatných přítoků Dunaje Moravy a Váhu.

Obec *Valašské Příkazy* leží asi kilometr jižně od Horní Lideče v nadmořské výšce 440 m n.m. Vesnice se rozkládá podél potoka Dúbravky, který přitéká od Študlova a obrací se na jihozápad k Valašským Kloboukám. Na východní straně začíná pásmo Bílých Karpat, na západě se zvedá jedna větev Vizovických vrchů.

V uvedeném úseku 4904 je R 49 vedena územím horského charakteru, stavba překonává výškový rozdíl 190 m. Stavba 4904 protíná Vizovickou vrchovinu, která se vyznačuje vysokým podílem přírodních a přírodě blízkých prvků, z nichž nejcennější část představují lesní celky, trvalé travní porosty s rozptýlenou zelení, extenzivní sady a přírodní úseky vodotečí.

Úsek začíná v km 45,000 za mimoúrovňovou křižovatkou se Pozděchov v nejvyšším místě celé trasy R 49 v sedle pod Svěradovem. Navrhovaná rychlostní silnice R 49 v úseku Pozděchov – Horní Lideč (stavba 4904) prochází v úvodním km 45,00 – 48,05 přes lesní porosty, kde v tomto přírodně zajímavém území silnice dále protíná i dva toky. K minimalizaci zásahu do tohoto území je trasa v úseku km 45,8 – 46,8 vedena tunely Lačnov I a Lačnov II.

Stavba od km 48,05 dále pokračuje střídavě přes luční porosty, obdělávaná pole a překračuje řadu dalších komunikací a polních cest, včetně několika dalších toků. V km 52,069 se trasa kříží s Lačnovským potokem a před MÚK Horní Lideč v km 54,100 končí.

8. Území historického, kulturního nebo archeologického významu

• Pozděchov

Pozděchov vznikl spojením dvou osad - Pozděchova a Svěradova (osada Svěradov koncem 15. století zanikla). První zmínka o obci je z roku 1361, kdy patřila k panství cisterciáckého kláštera ve Vizovicích, později k panství vizovickému.

K zajímavostem v obci patří:

- *římskokatolický kostel sv. Jiří z let 1700 - 1710* - zbudovaný Prokopem z Gollena na místě starého kostelíku; nad hlavním vchodem do kostela je Gollenovský erb,
- *evangelický kostel* - vysvěcený r. 1895,
- *pomník obětem nacismu* na evangelickém hřbitově,
- *bývalý lovecký zámeček* vizovické vrchnosti Trubiska v lesnatém údolí Neratov,
- *chalupa č.p. 66 - roubená valašská lidová architektura* z roku 1874.

(zdroj: <http://www.pozdechov.hornolidecko.cz>)

• Lačnov

Název obce se objevuje ve starších pramenech ve tvaru Lacznow. Název byl odvozen patrně z osobního jména Lačen nebo z adjektiva lačen (lačný, hladový). Lačnov náležel v r. 1424 k statkům hradu Brumova. Jako součást brumovského panství se objevuje od počátku 16. stol.

Lačnov byl převážně zemědělskou, částečně pasekářskou obcí. Do r. 1849 byl Lačnov součástí panství Brumov I, které náleželo k Uherskohradištskému kraji. Od r. 1850 byla obec součástí okresu Uherský Brod. V r. 1960 se stala součástí nynějšího okresu Vsetín. Lačnov tvoří samostatnou obec a nemá místní části.

K zajímavostem v obci patří:

- *kostel Panny Marie* - na okraji obce stojí moderní kostel Panny Marie, královny nebe a země; jeho základní kámen byl položen v roce 1968,
- *lidová architektura* - usedlost č.p. 13 tvoří seskupení roubených budov kolem čtverhranného dvora; jedná se o doklad staré lidové usedlosti s archaickými detaily v provedení jednotlivých staveb; na trámu je datování 1811; součástí usedlosti je obytný dům, chlév se seníkem, stodola a komora; další památkou je stará roubená studna s okovem (č.p.15),
- *pomník na Vařákových pasekách* – vypálených německými vojáky při ústupu.

(zdroj: <http://www.lacnov.hornolidecko.cz>)

• Horní Lideč

Území obce bylo osídleno již v době bronzové. Svědčí o tom nález dvou anténových mečů a bronzové sekyrky v trati pod vrchem Stráň. V dávných dobách ležela obec na důležité křižovatce obchodních a vojenských cest, procházela jí jedna větev "Jantarové stezky" vedoucí od Jaderského moře k Baltu. Původ jména také pravděpodobně souvisí s polohou obce na nejvyšším bodě staré jantarové stezky.

Roku 1261 vydal brumovský kastelán zakládací listinu cisterciáckého kláštera ve Vizovicích. Do majetku kláštera je zahrnuta také Lideč Dolní a Horní. Po roce 1335 patřila obec k lénu pulčinskému, zřízenému pravděpodobně moravským markrabětem Karlem (později Karlem IV.). Avšak počátkem 16.

století tato drobná léna zanikla a Horní Lideč byla připojena k panství brumovskému, kde se střídali majitelé.

Hlavním zdrojem obživy obyvatel bylo zemědělství, základy průmyslu vznikly až v polovině 19. století. Byla postavena parní pila a mlýn, v letech 1862 - 1882 měla v obci svou filiálku továrna na nábytek z ohýbaného dřeva, která zaměstnávala až 150 osob.

Do r. 1849 byla Horní Lideč součástí panství Brumov II, které náleželo k Uherskohradištskému kraji. Od r. 1850 byla obec součástí okresu Uherský Brod. V r. 1960 se stala součástí nynějšího okresu Vsetín. Horní Lideč tvoří samostatnou obec a nemá místní části.

V září 1962 byly na území obce nalezeny české groše krále Václava II. (1271 - 1305).

K zajímavostem v obci patří:

- *kaplička se zvonící* - postavená a vysvěcená roku 1929 k mileniu sv. Václava,
- v areálu *kostela sv. Václava* (postaven a vysvěcen v r. 1994) jsou umístěny památníky světových válek (1918, 1945), Rumunům padlým při osvobození obce 3. 5. 1945 a Památník obětem nesvobody z let 1949-1989,
- *kostel v Horní Lidči* - skládá se ze dvou staveb - zvonice a kostela; zvonice je silným sloupem, na kterém jsou zavěšeny tři zvony,
- *kamenný kříž* při silnici do Valašských Příkaz z roku 1920,
- *pískovcový kříž* pod nádražím z r. 1920,
- *roubená sýpka* z poloviny 19. století,
- *staré dřevěné domky a kovárna* v místní části Kočičina,
- *pískovcová socha Matky milosrdenství* v blízkosti kostela z r. 1874,
- *dřevěná zvonice* z roku 1771 postavená po kuruckém vpádu a *roubená studna* byly přestěhovány roku 1927 do rožnovského Valašského muzea v přírodě, dnes jsou na původních místech umístěny jejich přesné repliky (zvonice u obecní knihovny, studna u křižovatky v centru obce).

(zdroj: <http://www.hornolidecko.cz>)

- Valašské Příkazy

Písemné zmínky o obci začínají v zemských deskách teprve roku 1503. Z dějin je známo, že osada zažila vpád Bočkajových povstalců roku 1604, za třicetileté války trpěla při tažení švédského vojska k Brumovu, k ničení došlo i při turko-tatarských vpádech roku 1663.

Obec patřila vrchnosti v Návojně a až do roku 1886 zde byl v provozu panský pivovar a panský mlýn. Za první republiky byla v Příkazech zřízena pila a cihelna.

Od roku 1750 prý měla pálenice v Příkazech panskou výsadu na pálení slivovice a borovičky. Místní pálenice je proslavena výrobou kvalitní slivovice dodnes.

Celé zájmové území je nutno klasifikovat jako **území archeologického zájmu** ve smyslu § 22 odst. 2) zákona č. 20/1987 Sb. ve znění pozdějších předpisů. Každou stavební činnost a zásahy do terénu je nutno oznámit Archeologickému ústavu ČR Brno.

9. Území hustě obydlená, obyvatelstvo

Obce Tichov, Pozdřechov, Lačnov, Horní Lideč a Horní Lideč jsou součástí Zlínského kraje. Svou rozlohou 3 964 km² je Zlínský kraj čtvrtým nejmenším krajem v republice. Hustota zalidnění 150 obyvatel/km² výrazně převyšuje republikový průměr. Nejvyšší zalidněnost je v okrese Zlín (189 obyvatel/km²) a nejnižší v okrese Vsetín (128 obyvatel/km²).

K 1. 1. 2005 žilo ve Zlínském kraji 590 142 obyvatel, registrovaná míra nezaměstnanosti byla 9,27 %. (www.czso.cz)

V následujících tabulkách uvádíme přehled charakteristik nejbližších obcí.

Tab. č. 8 Vybrané statistické údaje o složení obyvatelstva nejbližších obcí (k 1. 7. 2004)

Obec	Počet obyvatel celkem	Ženy	Muži
Tichov	342	171	171
Pozdřechov	570	292	278
Lačnov	898	458	440
Horní Lideč	1373	699	674
Valašské Příkazy	271	135	136

Tab. č. 9 Další vybrané statistické údaje o nejbližších obcích

Obec	1. písemná zpráva (rok)	Nadmořská výška (m n.m.)	Katastrální plocha (ha)
Tichov	1422	466	732
Pozdřechov	1361	460	1345
Lačnov	1422	520	1531
Horní Lideč	1500	465	721
Valašské Příkazy	1511	440	233

10. Situování stavby ve vztahu k územně plánovací dokumentaci

Trasa R 49 je v celém úseku vymezena v souladu s koridorem vymezeným v ÚP VÚC Zlínské aglomerace a ÚP VÚC Beskydy.

Uvedený záměr je v souladu s územně plánovací dokumentací velkého územního celku Beskydy (viz. příloha H).

II. Stručná charakteristika stavu složek ŽP v dotčeném území, které budou pravděpodobně významně ovlivněny

1. Ovzduší

Klima

Zájmové území náleží do přechodné a nereprezentativní zóny Vsetínského bioregionu. Dle Quitta leží kotliny bioregionu v nejchladnější mírně teplé oblasti MT2, převážná část území se nachází v chladné oblasti CH7 a vyšší hřbety v CH6.

Podle atlasu podnebí ČSR přísluší zájmové území do vlhkého, mírně teplého okrsku s chladnou nebo studenou zimou. Průměrná roční teplota vzduchu je cca 8,6 °C, přičemž v lokálních horských údolích mohou být i nižší teploty.

Pro dlouhodobé charakteristiky klimatu za období 1961 – 1990 a pro charakteristiky klimatu za rok 2005 je pro přiblížení možné použít údaje ČHMÚ ze stanice *Holešov* (224 m n.m.), která je vzdálena cca 40 km od posuzované stavby.

Tab. č. 10 Dlouhodobé charakteristiky klimatu za období 1961 - 1990

Charakteristika	Holešov
Průměrná roční teplota vzduchu (°C)	8,5
Průměrný roční úhrn srážek (mm)	615,4
Délka trvání slunečního svitu (h)	1660,1

Tab. č. 11 Charakteristiky klimatu za rok 2005

Charakteristika	Holešov
Průměrná roční teplota vzduchu (°C)	8,8
Průměrný roční úhrn srážek (mm)	696,9
Délka trvání slunečního svitu (h)	1898,2

Ve Zlínském kraji byly průměrné srážky v roce 2005 ve srovnání se srážkovým normálem za období 1961 – 1990 11 % nad normálem. Srážkový normál za období 1961 – 1990 je 786 mm ve Zlínském kraji, přičemž v roce 2005 spadlo ve Zlínském kraji 875 mm srážek.

Také průměrná teplota v roce 2005 se lišila ve Zlínském kraji o 0,5 °C od normálu za období 1961 – 1990 8,1 °C. V roce 2003 byla ve Zlínském kraji průměrná teplota 7,6 °C.

Kvalita ovzduší

Dotčené obce Polešovice, Lačnov a Horní Lideč nejsou zařazeny dle přílohy č. 11 k nařízení vlády č. 350/2002 Sb., ve znění nařízení vlády č. 60/2002 Sb. mezi oblasti se zhoršenou kvalitou ovzduší.

2. Voda

Povrchová voda

Vodní toky v zájmovém území stavby 4904 mají rozkolísaný průtok, poněvadž retenční schopnost povodí je poměrně nízká. Celé zájmové území patří mezi oblasti se středně velkým vodohospodářským potenciálem. Studie proveditelnosti a účelnosti (STPÚ) předpokládá v souvislosti s realizací stavby 4904 dotčení a úpravu následujících vodních toků:

- | | | |
|-------------|---|-------|
| • km 46,300 | úprava pravostranného přítoku potoka Smolinka | 300 m |
| • km 47,050 | úprava potoka Smolinka | 150 m |
| • km 47,550 | úprava levostranného přítoku potoka Smolinka | 150 m |
| • km 48,900 | úprava levostranného přítoku potoka Smolinka | 150 m |
| • km 52,100 | úprava Lačnovského potoka | 150 m |
| • km 53,600 | úprava bezejmenného potoka | 150 m |

Území plánované stavby 4904 Pozdětchov – Horní Lideč je odvodňováno v rámci následujících povodí:

- hydrolog. povodí č. 4.11.01.05.10 – Pozdětchůvka
- hydrolog. povodí č. 4.11.01.05.20 – Trubiska
- hydrolog. povodí č. 4.21.08.05.50 – Smolinka
- hydrolog. povodí č. 4.11.01.04.50 – Seninka

V místě trasy projektované stavby 4904 ani v jejím nejbližším okolí není situována žádná vodní nádrž.

Stavba 4904 plánovaná rychlostní silnice R 49 se nalézá v chráněné oblasti přirozené akumulace vod CHOPAV Vsetínské vrchy. Tato oblast byla vyhlášena nařízením vlády č. 10/1979 Sb., o CHOPAV Brdy, Jablunkovsko, Krušné hory, Novohradské hory, Vsetínské vrchy, Žamberk, Králíky.

V chráněných vodohospodářských oblastech se dle nařízení vlády zakazuje:

- zmenšovat rozsah lesních pozemků v jednotlivých případech o více než 25 ha; v jednotlivé chráněné vodohospodářské oblasti smí být celkově rozsah lesních pozemků snížen nejvýše o 500 ha proti stavu ke dni nabytí účinnosti tohoto nařízení,
- odvodňovat u lesních pozemků více než 250 ha souvislé plochy,
- odvodňovat u zemědělských pozemků více než 50 ha souvislé plochy, pokud nebude na základě hydrologického průzkumu prokázáno, že odvodnění neohrozí kapacitu jímací oblasti,
- těžit rašelinu v množství přesahujícím 500 tisíc m³ v jedné lokalitě, pokud nebude na základě hydrologického průzkumu prokázáno, že těžba rašeliny neohrozí kapacitu jímací oblasti,
- těžit nerosty povrchovým způsobem nebo provádět jiné zemní práce, které by vedly k odkrytí souvislé hladiny podzemních vod, s výjimkou kamenolomů, v nichž je nutno přejít k polojámové nebo jámové těžbě, a nedojde k většímu plošnému odkrytí než 10 ha,
- těžit a zpracovávat radioaktivní suroviny, u nichž není zajištěno zneškodňování odpadů v souladu s předpisy na ochranu jakosti vod,
- ukládat radioaktivní odpady
- provádět výstavbu: zařízení pro výkrm prasat o celkové kapacitě nad 5000 kusů,

skladů ropných látek o objemu jednotlivých nádrží nad 1000 m³,
tepelných elektráren na tuhá paliva s výkonem nad 200 MW,
průmyslových závodů, u nichž by v době provozu došlo k vypouštění
znečištěných nebo nedostatečně čištěných odpadních vod.

V souvislosti s realizací stavby nebude dotčeno žádné PHO vodního zdroje.

Dotčené obce v trase stavby 4904 jsou zásobeny pitnou vodou z veřejného vodovodu. Výjimku tvoří pouze obec Pozděchov, která je zásobena pitnou vodou z lokálních (domovních) studní. Vodním zdrojem jsou tři vrty (vrtané studny) označené v mapě HV1 až HV3, kolem kterých jsou stanovena PHO. Přes toto jímací území prochází trasa předcházející stavby 4903 rychlostní silnice R 49.

Podzemní voda

Hydrogeologické podmínky celého zlínského regionu jsou závislé na geologické stavbě a složení hornin území. Převážnou část regionu tvoří nepropustné paleogenní horniny magurské skupiny flyšového pásma (převládají jílovce, místy se střídají s pískovci). Hydrologické poměry proto nejsou příliš příznivé pro větší akumulace podzemních vod.

Posuzované území náleží do hydrologického rajónu 322 „*Flyšové sedimenty v povodí Moravy*“.

Rajón č. 322 s puklinově propustnými pískovci nepatří vzhledem ke svému litologickému, hydrologickému a geomorfologickému vývoji k vodárensky významným rajónům. V hydrogeologických masivech tvořených rytmičným střídáním lavic jílovců a pískovců probíhá nehluboký oběh podzemní vody s přípoверхovým odvodňováním k erozivní základně. Infiltrované srážky do zvětralinových pokryvů většinou odtékají spodním odtokem. Jen v omezených plochách (lavice pískovců) dochází k tvorbě hlubších puklinových zvodní, které mohou skrytě zásobovat kolektory hydrogeologických pánví s využitelnými akumulacemi podzemní vody. Vydatnosti jednotlivých objektů se mohou pohybovat v rozmezí od 0,1 do 1 l.s⁻¹.

Ve zlínském regionu jsou i zdroje minerálních vod, jejichž výskyt je podmíněn pestrostí geologické stavby a tektonikou. Nejčastější jsou zřídla studených uhličitých kyselých a sirovodíkových vod (např. v Bratřejově a Zádveřicích).

3. Geomorfologické, geologické a hydrogeologické poměry

Geomorfologie území

Zájmové území náleží lze z hlediska geomorfologického začlenění České republiky zařadit do provincie Západní Karpaty, subprovincie Vnější Západní Karpaty, celku Vizovická vrchovina.

Stavbou 4904 bude dotčeno několik podcelků - Komonecká hornatina, Luhačovická vrchovina, Zlínská vrchovina a Pulčinská pahorkatina.

Geologické poměry

Z regionálně geologického hlediska je zájmová oblast součástí magurské flyše a náleží k jednotce račanské a to k jejímu oddílu – zlínské souvrství. Toto souvrství je v zájmové oblasti tvořeno převážně vrstevami újezdskými, vsetínskými a luhačovickými.

Z litologického pohledu představuje flyš poměrně nepravidelné střídání prachových jílovců s polohami pískovců až slepenců, přičemž hranice mezi jednotlivými typy hornin jsou velmi ostré.

Vrstvy újezdské a vsetínské jsou tvořeny převážně středně rytmickým flyšem, ve kterém převažují vápnité jílovce nad pískovci. vrstvy luhačovické jsou naopak tvořeny hrubozrnnými pískovci, které převažují nad jílovci.

Zájmové území je prakticky bez přirozených odkryvů. Z geologické mapy je patrné, že generální směr vrstev v zájmovém území je cca SV – JZ.

Terciární (paleogenní) horniny – patří mezi nejrozšířenější geologickou jednotku v celé zájmové oblasti. Na povrch terénu vystupují velmi sporadicky, jsou zakryty mladšími, různě mocnými kvarténními sedimenty.

Kvartér (pleistocén – holocén) – je tvořen pestrá škálou sedimentů. Jsou zde zastoupeny jednak fluvialní písčité sedimenty a jílovitopísčité sedimenty občasných toků, které se nacházejí v údolních nivách lokálních potoků. Místy vyplňují i úzká údolí, která jsou pouze dočasně zvodnělá. V důsledku nepřítomnosti větších vodních toků je zastoupení fluvialních písčitých štěrků poměrně malé a štěrky nedosahují větších mocností.

Deluviální (kvarténní) sedimenty – jsou velmi výrazně zastoupeny na svazích. Jsou tvořeny hlinitokamenitými až balvanitými sedimenty. Tyto sedimenty dosahují nepravidelných mocností a většinou leží v nadložní terciárních sedimentů. Při realizaci hlubších zářezů v těchto sedimentech mohou být odkryty nejen kvarténní, ale i terciární horniny.

Eolické (kvarténní) sedimenty – spraše. Jsou tvořeny převážně sprašemi až sprašovými hlínami. tyto sedimenty jsou většinou žluté až žlutohnědé barvy, většinou silně vápnité, lokálně s výraznými žilkami a konkrécemi CaCO₃.

Inženýrskogeologická rajonizace

V rámci STPÚ byly vymezeny 4 litologické rajóny a komplexy zemin a hornin se shodnými nebo podobnými geotechnickými vlastnostmi, které po trase komunikace vycházejí k povrchu terénu:

- **Ft – rajón pleistocénních písčitohlinitých fluvialních sedimentů a sedimenty občasných toků**

Tento rajón je tvořen pestrá škálou sedimentů, zastoupeny jsou fluvialní písčitohlinité sedimenty a jílovitopísčité sedimenty občasných toků, které se nacházejí v údolních nivách potoků. V důsledku nepřítomnosti větších vodních toků prakticky chybějí fluvialní písčité štěrky ve větší mocnosti, ty lze očekávat pouze sporadicky v okolí Lutoninky a Dřevnice. Mocnost těchto sedimentů nepřesahuje 5 m, jsou neulehlé, převážně plně nasycené vodou, málo únosné a silně stlačitelné. Hladina podzemní vody v nich výrazně sezónně kolísá a leží většinou v hloubkách do 2 m pod terémem.

Dle ČSN 73 1001 je lze zařadit do tříd F4, F6, případně do F2. Dle ČSN 72 1002 (Klasifikace zemin pro dopravní stavby) lze tyto zeminy hodnotit jako nevhodné až málo vhodné do násypů.

- **D – rajón deluviálních sedimentů**

Jedná se o hlinitokamenité až balvanité sedimenty s proměnlivou příměsí jílovité a písčité frakce. Vzhledem k převažujícímu soliflukčnímu původu těchto zemin je jejich výskyt vázán převážně na svahy. Plošné rozšíření těchto zemin je v zájmové oblasti značné. Deluviální sedimenty pokrývají svahy tvořené horninami rajónů Sj. V okolí pískovcových pásem se objevují hrubě úlomkovité zeminy, výskyt soudržných zemin typu jílu s nízkou nebo střední plasticitou je poměrně vzácný. Na svazích v nadloží nepropustných paleogenních hornin (zejména jílovců) dochází u deluvií vlivem proudění podzemní vody k častému vzniku plíživých a sesuvných pohybů. Mocnost těchto sedimentů je nepravidelná.

Využitelnost těchto sedimentů je možná pouze jako základové půdy pro málo náročné nebo mimořádně tuhé objekty.

Dle ČSN 73 1001 je lze zařadit do třídy F2, F6 G3 a G5. Ve smyslu ČSN 72 1002 (Klasifikace zemin pro dopravní stavby) lze zeminy třídy G3 a G5 hodnotit jako velmi vhodné až vhodné do násypů, zeminy třídy F2 jako vhodné až málo vhodné a zeminy třídy F6 jako málo vhodné až nevhodné do násypů.

- **Sj – rajón jílovcovo-prachovcových hornin**

Převážně monotónní flyšové souvrství, litologicky jde o šedé až tmavě šedé jílovce, které směrem k povrchu přecházejí v důsledku navětrání až do jílu. V jílovcích se nacházejí nepravidelné polohy pískovců, které jsou vůči větrání odolnější. Nezvětralé horniny mají v této oblasti nejvýznamnější plošné zastoupení. Převládají poloskalní horniny, které mají příznivé technické vlastnosti tj. vysokou únosnost a malou stlačitelnost. Jsou nezřetelně vrstevnaté a často silně rozpukané, což ohrožuje stabilitu vyšších odřezů (zářezů) a hlubších stavebních jam. Lokálně vedou podzemní vodu, která může být v důsledku vyššího obsahu síranů agresivní. Jílovce poměrně snadno zvětrávají.

Dle ČSN 73 1001 je lze řadit do třídy R4 až R5, zcela zvětralé jílovce je nutné hodnotit jako zeminy.

- **Sp – rajón s převahou pískovcových hornin**

Významné polohy arkózových, případně i glaukonitických pískovců s ojedinělými a nepravidelnými vložkami drobných slepenců. Morfologicky tvoří tato pásma tektonicky podmíněná horská pásma převážně ve směru ZJZ – VSV a v zájmové oblasti dosahuje jejich povrch většinou nejvyšších nadmořských výšek. Horniny rajónu tvoří vysoce únosné a prakticky nestlačitelné základové půdy, které jsou těžce rozpojitelné. V zónách intenzivnějšího rozpukání nebo po vrstevních spárách vedou podzemní vodu, která může být v důsledku vyššího obsahu síranů agresivní.

Dle ČSN 73 1001 je lze řadit do třídy R2 až R4.

Ražení tunelů bude probíhat většinou kose ke směru vrstev horniny, lokálně až paralelně se směrem vrstev. Ražením budou zastiženy i výraznější tektonické linie, které budou procházet převážně kolmo na směr ražení a jednotlivé násunové plochy. Tyto zóny se budou vyznačovat intenzivnějším rozpukáním až podrcením horniny a lze zde také předpokládat větší výrony podzemní vody.

Při portálech tunelů je nutno počítat s výskytem zemin rajónu D (deluviální hlinitokamenité až balvanité sedimenty), které budou náchylné k sesuvům.

Použitelnost materiálu ze zářezů

Zářezy budou realizovány převážně v rajónu Sj a bude tak získáván převážně nekvalitní materiál, který bude náchylný k namrzání a zvětrávání až na jíly. Tento materiál bude vhodnější použít do jádra násypu. Uvažované mostní objekty budou zakládány převážně v zeminách rajónu Ft a D. Rajón D lze hodnotit z hlediska zakládání těchto objektů jako velmi problematický až nevhodný. Jako vhodnější horniny pro zakládání mostních objektů se jeví horniny rajónů S (Sj a Sp).

Hydrogeologické poměry

Zájmové území náleží do hydrogeologického rajónu č. 322 *Flyšové sedimenty v povodí Moravy*. Rajón o rozloze 3 214 km² se nachází v paleogénu a křídě karpatské soustavy.

Horniny flyše lze považovat za málo propustné horninové komplexy. V závislosti na jejich litologickém zastoupení a rozpukání jsou charakterizovány proměnlivou a malou propustností. Podstatně

lepší propustnost má jejich zvětralinový plášť, zóna podpovrchového rozpojení (rozpuštění) hornin a tektonicky porušené zóny.

Příznivé podmínky pro oběh podzemní vody jsou ve zvětralinovém plášti a v zóně podpovrchového rozpuštění, kterým voda v atmosférických srážkách proniká až na kompaktnější, špatně propustné sklaní podloží, po kterém stéká do místních erozivních bází.

Akumulace podzemních vod se tedy tvoří hlavně v pískovcích s výraznější puklinatostí, které působí jako kolektory v okolním prostředí jílovců. Prameny jsou vázány na výchozy těchto pískovců, na výraznější vrstevní spáry a tektonická poruchová pásma, narušující homogenitu horninového masivu, případně jsou skryty svahovými sedimenty.

Ze svahových zemin jsou pro vodu propustnější zeminy s větším obsahem písku a horninových úlomků (sutě) na rozdíl od převažujících jílovitých zemin. Se vzrůstajícím obsahem jílovitých částic se propustnost zemin rychle snižuje.

Voda z atmosférických srážek pomalu vsakuje do zemin i podložních hornin, pomalu jimi proudí a vytváří v nich jen nevydatné a nespojitě akumulace podzemní vody. Povrchový odtok je proto vysoký a při přívalových deštích se koryta toků i jinak bezvodých údolí rychle plní vodou.

Z vodohospodářského hlediska mají v zájmovém území dominantní postavení fluvialní sedimenty údolních niv a deluviálních sedimentů. Tyto sedimenty představují dobře propustné prostředí s poměrně značným filtračním účinkem v závislosti na jejich granulometrii. Umožňují snadné a rychlé vsakování atmosférických srážek, případně i povrchových vod. Z těchto kolektorů je možné exploatovat až několik l.s⁻¹. Limitujícím faktorem, snižujícím vodohospodářský význam zejména fluvialních náplavů, je kvalita podzemní vody, která je negativně ovlivněna lidskou činností.

Eroze

Realizace rychlostní silnice si vzhledem k členitosti terénu vyžádá budování terénních zářezů a násypů. Je tedy nutné případné svahy zářezů a násypů stabilizovat proti erozním účinkům vody.

Vzhledem k přítomnosti jílu a jílovců v dotčeném území stavby, které jsou pro vodu špatně propustné, může docházet při vydatných deštích ke stékání vody po povrchu svahu, vytváření plošných splachů, případně erozivních rýh a jejímu vytékání do zářezů, nebo jejímu hromadění u paty násypů. Proto je účelné zachycení a odvedení těchto povrchových vod mimo komunikaci a učinit vhodná opatření, aby k erozivní činnosti nedocházelo.

Stabilizaci svahů a násypů proti erozním účinkům vody realizovat pokrytím tenké vrstvy hrubšího materiálu s následnou vhodnou výsadbou zpevňovacích dřevinných porostů.

Geodynamické jevy

Dle evidovaných údajů v Geofondu Praha lze konstatovat, že zájmové území je bohaté na sesuvy. Jejich výskyt je lokalizován především na svazích, které jsou tvořeny větší mocností deluviálních sedimentů (rajón D), případně navětralými jílovcovo-prachovcovitými horninami (rajón S_j).

Tab. č. 12 Evidované sesuvy v zájmové oblasti (Geofond Praha)

Lokalita	Číslo sesuvu	Stupeň aktivity	Rok revize
Lidečko	3302	Aktivní	1978
Střelná	3303	Aktivní	1979
Střelná	3318	Stabilizovaný	1979
Střelná	3325	Stabilizovaný	1979
Lačnov	3345	Stabilizovaný	1979
Lačnov	3349	Potenciální	1979
Střelná	3350	Potenciální	1979
Lačnov	3485	Potenciální	1979

K sesuvu může dojít při nevhodném zásahu do svahu (zejména zářezy) a změně vodního režimu.

V zeminách náchylných k erozi (deluviální sedimenty, navětralé jílovcovito-prachovcovité horniny) je vhodné provést podrobný IG průzkum a posouzení stability svahu geotechnickým výpočtem, v rámci kterého bude navrženo i jeho zajištění.

4. Oblasti surovinových zdrojů a jiných přírodních bohatství

Stavbou nebudou dotčena ložiska nerostných surovin, ani dobývací prostory. V navržené trase záměru ani v její blízkosti se nenachází ložiska vyhrazených nerostů ani chráněná ložisková území.

5. Flóra

Plánovaná trasa komunikace R 49 – úsek stavby 4904 se nalézá v nereprezentativní zóně na přechodu Vsetínského a Hostýnského bioregionu. Podle fytogeografického členění je hodnocené území součástí Karpatského mezofytika, fytogeografického okresu **79 Zlínské vrchy**.

Flóra je tvořena běžnými druhy moravských Karpat. K typickým druhům patří např. *Carex pilosa*, *Carex pendula*, *Hordelymus europaeus*, *Lunaria rediviva*, *Dentaria glandulosa*, *Hacquetia epipactis*, *Euphorbia amygdaloides*, *Geranium phaeum*, *Cruciata glabra*, *Parnassia palustris*. Zvláště významný je výskyt šafránu bělokvětého (*Crocus albiflorus*), razilky smrduté (*Aposeris foetida*) či stračku dlouholistého (*Tephrosieris longifolia*).

Potenciální přirozená vegetace *

Potenciální přirozenou vegetaci v zájmovém území tvoří karpatské dubohabrové háje as. *Carici pilosae-Carpinetum* (ostřicová dubohabřina). V zájmovém území má dále zastoupení ostřicová bučina (*Carici pilosae – Fagetum*).

* Pozn.: Pod pojmem “potenciální přirozená vegetace” se rozumí taková vegetace, která by pokrývala území v případě, že by nebylo ovlivněno činností člověka. Takovou vegetaci zachycuje geobotanická rekonstrukční mapa ČSR v měřítku 1: 200 000 (Mikyška et al. 1968).

Aktuální vegetace

Vegetaci zájmového území lze rozdělit do několika základních biotopů: vegetace lesních společenstev, vegetace nelesních společenstev, křovinná společenstva podél cest a remízů a vegetace podél vodních toků.

Rámcově lze předpokládat v trase komunikace výskyt některých z následujících cenných biotopů (dle Katalogu biotopů ČR, Chytrý et al., 2001):

M1.5 Pobřežní vegetace potoků

T1.1 Mezofilní ovsíkové louky

T1.3 Poháňkové pastviny

T1.5 Vlhké pcháčové louky

T1.6 Vlhká tužebníková lada

T3.4 Širokolisté suché trávníky

T4.2 Mezofilní bylinné lemy

K3 Vysoké mezofilní a xerofilní křoviny

Na mezích s trvalým travním porostem se setkáváme s druhy jako ovsík vyvýšený (*Arrhenatherum elatius*), pýr plazivý (*Agropyron repens*), pelyněk černobýl (*Artemisia vulgaris*), zvonek rozkladitý (*Campanula patula*), pcháč šedý (*Cirsium canum*), třezalka tečkovaná (*Hypericum perforatum*), kakost luční (*Geranium pratense*), svízel bílý (*Galium album*), na sušších místech roste pryšec chvojka (*Euphorbia cyparissias*), ožanka kalamandra (*Teucrium chamaedrys*), pelyněk ladní (*Artemisia campestris*), jahodník trávnice (*Fragaria viridis*), kručinka barvířská (*Genista tinctoria*).

Vegetaci podél malých vodních toků tvoří např. tyto druhy: ve stromovém a keřovém patře vrba křehká (*Salix fragilis*), vrba košíkářská (*S. viminalis*), vrba jíva (*S. caprea*), javor jasanolistý (*Acer negundo*), jilm vaz (*Ulmus laevis*), jasan ztepilý (*Fraxinus excelsior*), bez černý (*Sambucus nigra*), olše lepkavá (*Alnus glutinosa*), v bylinném patře kuklík městský (*Geum urbanum*), kopřiva dvoudomá (*Urtica dioica*), svízel přítula (*Galium aparine*), pcháč zelinný (*Cirsium oleraceum*), tužebník jilmový (*Filipendula ulmaria*), skřípina lesní (*Scirpus sylvaticus*), podražec křovištní (*Aristolochia clematidis*), kostival lékařský (*Symphytum officinale*), vrbina obecná (*Lysimachia vulgare*), máta dlouholistá (*Mentha longifolia*), chrastice rákosovitá (*Phalaris arundinacea*) či rákos obecný (*Phragmites australis*). Z lián je zastoupen chmel otáčivý (*Humulus lupulus*). Luční společenstva jsou mezofilního charakteru s ovsíkem vyvýšeným (*Arrhenatherum elatius*), trojštět žlutavý (*Trisetum flavescens*), srha říznačka (*Dactylis glomerata*), psárka luční (*Alopecurus pratensis*), medyněk vlnatý (*Holcus lanatus*), vikev ptačí (*Vicia cracca* s. lat.), štírovník růžkatý (*Lotus corniculatus*), čičorka pestrá (*Securigera varia*), mochna husí (*Potentilla anserina*), ostřice měkkoostená (*Carex muricata*). V křovinatých společenstvech se v krajině uplatňuje ptačí zob obecný (*Ligustrum vulgare*), růže (*Rosa* sp.), hloh (*Crataegus* sp.), bez černý (*Sambucus nigra*), slivoň švestka (*Prunus domestica*), svída krvavá (*Cornus sanguinea*). Nedílnou složkou krajiny jsou polní kultury a ruderální vegetace okrajů cest a lidských sídel.

Louky jsou opět mezofilního charakteru s ovsíkem vyvýšeným (*Arrhenatherum elatius*), trojštět žlutavý (*Trisetum flavescens*), bojínek luční (*Phleum pratense*), medyněk vlnatý (*Holcus lanatus*), kakost luční (*Geranium pratense*), jitrocel kopinatý (*Plantago lanceolata*), zvonek rozkladitý (*Campanula patula*), kopretina bílá (*Leucanthemum vulgare*), svízel bílý (*Galium album*), šťovík kyselý (*Rumex acetosa*), pryskyřník plazivý (*Ranunculus repens*), pryskyřník prudký (*R. acris*), ocún jesenní (*Colchicum autumnale*), kontryhel (*Alchemilla* sp.), ptačinec travovitý (*Stellaria graminea*). Xerotermními prvky jsou kostřava žlábkovitá (*Festuca rupicola*), sveřep vzpřímený (*Bromus erectus*), vičenec vikolistý

(*Onobrychis viciifolia*), štírovník růžkatý (*Lotus corniculatus*), máchelka srstnatá (*Leontodon hispidus*), pryšec chvojka (*Euphorbia cyparissias*).

Kulturní louky jsou méně druhově bohaté. Přebírají traviny s dominancí ovsíku vyvýšeného (*Arrhenatherum elatius*), srha říznačka (*Dactylis glomerata*), psárka luční (*Alopecurus pratensis*), bojínek luční (*Phleum pratense*), dále smetanka (*Taraxacum* sp.), kopretina bílá (*Leucanthemum vulgare*), jetel luční (*Trifolium pratense*), kokoška pastuší tobolka (*Capsella bursa-pastoris*).

Přirozená druhová skladba lesních porostů byla na úkor listnáčů posunuta ve prospěch jehličnanů, zejména smrku. Přesto se místy ještě vyskytují porosty se zachovalou druhovou skladbou. V tomto úseku plánované komunikace jsou lesy tvořeny těmito druhy: smrk ztepilý (*Picea abies*), modřín opadavý (*Larix decidua*), borovice lesní (*Pinus sylvestris*), buk lesní (*Fagus sylvatica*), lípa srdčitá (*Tilia cordata*), habr obecný (*Carpinus betulus*), jeřáb ptačí (*Sorbus aucuparia*).

Směrem k hranicím slábne osídlení a krajina je více zalesněná. V místech plánovaných tunelů, kde rychlostní silnice překonává hřeben Vizovických vrchů mají lesy podhorský a horský charakter. Přebírá smrk ztepilý (*Picea abies*), buk lesní (*Fagus sylvatica*), javor klen (*Acer pseudoplatanus*), jeřáb ptačí (*Sorbus aucuparia*), bříza bělokorá (*Betula pendula*), bez hroznatý (*Sambucus racemosa*), modřín opadavý (*Larix decidua*), ve vlhčích místech vrba jíva (*Salix caprea*), místy zmlazuje jedle bělokorá (*Abies alba*). V bylinném patře je hojně zastoupený kaprad' samec (*Dryopteris filix-mas*), paprátka samičí (*Athyrium filix-femina*), brusnice borůvka (*Vaccinium myrtillus*), věsenka nachová (*Prenanthes purpurea*), starček Fuchsův (*Senecio fuchsii*), strdivka jednokvětá (*Melica uniflora*), ostružiník (*Rubus* sp.), čistec lesní (*Stachys sylvatica*), přeslička lesní (*Equisetum sylvaticum*), zběhovce plazivý (*Ajuga reptans*), netýkavka nedůtklivá (*Impatiens noli-tangere*), kerblík lesní (*Anthriscus sylvestris*), kopřiva dvoudomá (*Urtica dioica*), ostružiník (*Rubus* sp.), na vlhčích místech se stagnující vodou a v okolí vodních toků roste žabník jitrocelový (*Alisma plantago-aquatica*), rozrazil potoční (*Veronica becabunga*), sítina článkovaná (*Juncus articulatus*), sítina klubkatá (*J. conglomeratus*), skřípina lesní (*Scirpus sylvaticus*), ostřice lesní (*Carex sylvatica*), pryskyřník plazivý (*Ranunculus repens*), pcháč zelinný (*Cirsium oleraceum*), máta dlouholistá (*Mentha longifolia*), pomněnka bahenní (*Myosotis palustris*), devětsil lékařský (*Petasites hybridus*). Na okraji lesů s rozvolněným drnem a chudým substrátem se vyskytuje také kociánek dvoudomý (*Antennaria dioica*).

V okolí zemědělských podniků jsou druhově nepříliš bohaté kulturní louky: ovsík vyvýšený (*Arrhenatherum elatius*), srha říznačka (*Dactylis glomerata*), psárka luční (*Alopecurus pratensis*), řebříček obecný (*Achillea millefolium*), jitrocel kopinatý (*Plantago lanceolata*), jitrocel prostřední (*P. media*), jetel plazivý (*Trifolium repens*), jetel luční (*T. pratense*), vratič obecný (*Tanacetum vulgare*), třezalka tečkovaná (*Hypericum perforatum*), šťovík kyselý (*Rumex acetosa*).

Druhově bohatší jsou květnaté louky s trojštětem žlutavým (*Trisetum flavescens*), ovsíkem vyvýšeným (*Arrhenatherum elatius*), pohánkou hřebenitou (*Cynosurus cristatus*), bojínkem lučním (*Phleum pratense*), psinečkem obecným (*Agrostis capillaris*), medýnkem vlnatým (*Holcus lanatus*), hrachorem lučním (*Lathyrus pratense*), kohoutkem lučním (*Lychnis flos-cuculi*), pcháčem bahenním (*Cirsium palustre*), kopretinou bílou (*Leucanthemum vulgare*), zvonkem rozkladitým (*Campanula patula*), vikví plotní (*Vicia sepium*), pryskyřníkem prudkým (*Ranunculus acris*), rozrazillem rezekvítkem (*Veronica chamaedrys*), chrastavcem rolním (*Knautia arvensis*), kakostem lučním (*Geranium pratense*), chrpou luční (*Centaurea jacea*), svízelem bílým (*Galium album*), řebříčkem (*Alchemilla* sp.).

Podél vodních toků se ve stromovém patře vyskytuje olše lepkavá (*Alnus glutinosa*), jasan ztepilý (*Fraxinus excelsior*), v keřovém patře bez černý (*Sambucus nigra*), bez hroznatý (*S. racemosa*), ostružiník maliník (*Rubus idaeus*), ostružiník (*Rubus* sp.), v bylinném patře kakost smrdutý (*Geranium*

robertianum), skřípina lesní (*Scirpus sylvaticus*), máta dlouholistá (*Mentha longifolia*), kopřiva dvoudomá (*Urtica dioica*).

Shrnutí

Součástí dokumentace EIA bude podrobný botanický průzkum s komplexním výčtem zjištěných taxonů a s pozorností na výskyt zvláště chráněných druhů rostlin. V rámci dokumentace EIA bude také vyhodnocen zásah do vzrostlé zeleně.

6. Fauna

Zájmové území se nachází na hranici Vsetínského a Hostýnského bioregionu. Fauna těchto bioregionů se skládá z fauny karpatských lesů nižších pohoří (Hostýnský bioregion) a z karpatské horské fauny (Vsetínský bioregion). Tekoucí vody patří v celé oblasti do pásma pstruhového, významné druhy živočichů představují tito zástupci obratlovců: ježek východní (*Erinaceus concolor*), rejsek horský (*Sorex alpinus*), strakapoud jižní (*Dendrocopos syriacus*), kos horský (*Turdus torquatus*), ořešník kropenatý (*Nucifraga caryocatactes*), skokan štíhlý (*Rana dalmatina*), kuňka žlutobřichá (*Bombina variegata*), mlok skvrnitý (*Salamandra salamandra*). Z měkkýšů vřetenatka *Vestia ranojevici*, řasnatka nadmutá (*Macrogastra tumida*), z hmyzu střevlík *Carabus obsoletus*, kobyłka *Polysarcus denticauda*.

Fauna řešeného území

V rámci terénního průzkumu byl v trase plánované rychlostní silnice R49 proveden orientační ornitologický průzkum, který měl poskytnout předběžné informace o druhovém složení ornitofauny v území. Průzkum proběhl v hnízdním období roku 2006.

V trase plánované rychlostní silnice byly zjištěny následující ptačí druhy:

bažant obecný (<i>Phasianus colchicus</i>)	brhlík lesní (<i>Sitta europaea</i>)
budníček menší (<i>Philoscopus collybita</i>)	budníček lesní (<i>Philoscopus sibilatrix</i>)
budníček větší (<i>Philoscopus trochilus</i>)	červenka obecná (<i>Erithacus rubecula</i>)
datel černý (<i>Dryocopus martius</i>)	drozd zpěvný (<i>Turdus philomelos</i>)
holub hřivnáč (<i>Columba palumbus</i>)	káně lesní (<i>Buteo buteo</i>)
konipas bílý (<i>Motacilla alba</i>)	kos černý (<i>Turdus merula</i>)
králíček obecný (<i>Regulus regulus</i>)	křepelka polní (<i>Coturnix coturnix</i>)
kukačka obecná (<i>Cuculus canorus</i>)	linduška lesní (<i>Anthus trivialis</i>)
pěnice černohlavá (<i>Sylvia atricapilla</i>)	pěnice hnědokřídla (<i>Sylvia communis</i>)
pěnice pokřovní (<i>Sylvia curruca</i>)	pěnice slavíková (<i>Sylvia borin</i>)
pěnkava obecná (<i>Fringilla coelebs</i>)	polák chocholačka (<i>Aythya fulicula</i>)
racek chechtavý (<i>Larus ridibundus</i>)	rákosník obecný (<i>Acrocephalus scirpaceus</i>)
rákosník zpěvný (<i>Acrocephalus palustris</i>)	rehek domácí (<i>Phoenicurus ochruros</i>)
rehek zahradní (<i>Phoenicurus phoenicurus</i>)	sedmihlásek hajní (<i>Hippolais icterina</i>)
skřivan polní (<i>Alauda arvensis</i>)	slavík obecný (<i>Luscinia megarhynchos</i>) – <u>ohrožený druh</u>
sojka obecná (<i>Garrulus glandarius</i>)	stehlík obecný (<i>Carduelis carduelis</i>)

straka obecná (<i>Pica pica</i>)	strakapoud velký (<i>Dendrocopos major</i>)
strnad obecný (<i>Emberiza citrinella</i>)	střízlík obecný (<i>Troglodytes troglodytes</i>)
sýkora koňadra (<i>Parus major</i>)	sýkora modřinka (<i>Parus caeruleus</i>)
špaček obecný (<i>Sturnus vulgaris</i>)	ťuhýk obecný (<i>Lanius collurio</i>) – <u>ohrožený druh</u>
vrabec domácí (<i>Passer domesticus</i>)	žluna zelená (<i>Picus viridis</i>)
žluva hajní (<i>Oriolus oriolus</i>) – <u>silně ohrožený druh</u>	

Území rychlostní silnice R 49 (úsek 4902.2 – 4905) lze charakterizovat jako druhově pestré. V rámci provedeného orientačního průzkumu byly v trase zaznamenány tři zvláště chráněné druhy, přičemž lze předpokládat, že i celkový počet těchto druhů bude podstatně vyšší (zejména pak různé druhy ptáků, kteří žijí skrytě – např. dutinových ptáků – a sov).

V rámci orientačního terénního průzkumu byly dále zaznamenány i dva citlivé druhy obojživelníků – kuňka žlutobřichá (*Bombina variegata*) a čolek horský (*Triturus alpestris*) – oba silně ohrožený druh.

Shrnutí

Podrobné hodnocení faunistických poměrů na základě terénních průzkumů v zájmovém území bude součástí navazující dokumentace EIA. Ve zpracované faunistické studii bude uveden komplexní výčet druhů nalezených v řešeném území. Speciální pozornost bude věnována zvláště chráněným druhům živočichů chráněným dle vyhlášky č. 395/1992 Sb. v platném znění.

Vzhledem k tomu, že trasa prochází vysoce rozmanitým územím, lze předpokládat i výskyt řady chráněných druhů obojživelníků a plazů, jejichž přítomnost v zájmovém územím bude nutné důkladně zmapovat v rámci zpracování dokumentace EIA. Bylo by vhodné zhodnotit migrační trasy obojživelníků a v místech střetu tělesa komunikace s těmito trasami navrhnout taková technická opatření, aby byla zachována možnost migrace.

V rámci dokumentace EIA by bylo vhodné provést mapování migračních tras savců, aby bylo možné postihnout případná místa střetů a aby vzniklá komunikace nezpůsobila v území nepřekonatelnou bariéru. Na základě takového mapování, by pak bylo možné navrhnout technická opatření pro zachování průchodnosti krajiny.

7. Krajina

V uvedeném úseku 4904 trasa R 49 protíná Vizovickou vrchovinu. Trasa je tedy vedena územím horského charakteru a překonává výškový rozdíl 190 m.

Vizovickou vrchovinu lze charakterizovat jako území s vysokým podílem přírodních a přírodě blízkých ploch, z nichž nejcennější část představují lesní celky, trvalé travní porosty s rozptýlenou zelení, extenzivní sady a přírodní úseky vodotečí.

Stavba 4904 začíná v km 45,000 za mimoúrovňovou křižovatkou Pozdřechov v sedle pod Svéradovem, což je nejvyšší bod na celé trase R 49. Navrhovaná trasa stavby prochází v úvodním km 45,00 – 48,05 přes komplex lesních porostů v rámci něhož stavba přechází i dva toky. K minimalizaci zásahu do tohoto přírodně velmi zajímavého území je navrženo vedení trasy v úseku km 45,8 – 46,8 tunely (tunel Lačnov I a Lačnov II).

Od km 48,05 stavba dále pokračuje střídavě přes luční porosty, obdělávaná pole a překračuje řadu dalších komunikací a polních cest, včetně několika antropogenně ovlivněných toků. V km 52,069 se trasa stavby kříží s Lačnovským potokem, který napájí soustavu Lačnovských rybníků a tvoří významný biokoridor v zájmovém území. Před MÚK Horní Lideč v km 54,100 končí.

D. ÚDAJE O VLIVECH ZÁMĚRU NA VEŘEJNÉ ZDRAVÍ A NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

I. Charakteristika možných vlivů a odhad jejich velikosti a významnosti

1. Sociální a ekonomické vlivy

Během výstavby rychlostní silnice vznikne řada pracovních příležitostí. Výstavba plánované komunikace bude vyžadovat zejména takové profese jako: stavební dělníky, posádky a řidiče stavebních strojů a nákladních automobilů, techniky.

Počet volných pracovních míst bude záviset na dodavateli stavby, který bude určen ve výběrovém řízení.

Výstavbou rychlostní silnice dojde především k úsporám času a PHM v důsledku zlepšení výškových a šířkových parametrů komunikace, a dále k úsporám finančních prostředků za likvidace škod a zdravotních následků v důsledku častých dopravních nehod na stávajících technicky nevyhovujících komunikacích.

Stavba ovlivní organizaci a využití půdního fondu - dojde ke zmenšení plochy obdělávané půdy a pozemků určených k plnění funkcí lesa.

2. Vlivy na zdraví obyvatel

Hluk

Nepříznivé účinky hluku na lidské zdraví jsou obecně definovány jako morfologické nebo funkční změny organismu, které vedou ke zhoršení jeho funkcí, ke snížení kompenzační kapacity vůči stresu nebo zvýšení vnímavosti k jiným nepříznivým vlivům prostředí.

K obecně nepříznivým zdravotním účinkům hluku patří např. poškození sluchového aparátu v pracovním prostředí, vliv na kardiovaskulární systém a nepříznivé ovlivnění spánku. Obecně se předpokládá i možný negativní vliv hluku na imunitní a hormonální systém či mentální zdraví.

Znečištění ovzduší

Hodnocení rizik z expozice NO₂

Krátkodobá expozice vyššími koncentracemi NO₂ může vést k podráždění dýchacích cest a ke změnám v jejich funkci, zejména u osob s probíhajícím respiračním onemocněním. Krátkodobá expozice také zvyšuje výskyt onemocnění dýchacích cest u dětí (zejm. ve skupině 5 – 12 let). Dlouhodobá expozice oxidu dusičitého může vést ke zvýšené náchylnosti k respiračním onemocněním u celé populace a může též způsobovat poškození plicní tkáně.

Oxid dusičitý nemá karcinogenní účinky. Jako bezpečnou prahovou koncentraci škodlivého účinku této látky můžeme uvažovat hodnotu 40 µg.m⁻³, která je v současné legislativě zakotvena jako imisní limit. V hodnocení rizik tedy uvažujeme z hlediska bezpečnosti RBC(NO₂) = 40 µg.m⁻³.

Hodnocení rizik z expozice benzenu

Benzen je klasifikován dle US EPA, ACGIH, NIOSH, EU, IARC jako prokázaný humánní karcinogen. Nařízení vlády č. 350/2002 Sb. uvádí imisní limit pro benzen ve výši $5 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$, s termínem dosažení k roku 2010.

Hodnocení rizik z expozice CO

CO je v lidském těle rychle absorbován krví a snižuje schopnost červených krvinek vázat kyslík. Toxické působení CO spočívá v tvorbě stálé adiční sloučeniny s hemoglobinem - *karboxyhemoglobinu*.

Nehodovost

Nehodovost se sníží zejména z následujících důvodů:

- křížení komunikací bude mimoúrovňové,
- parametry nové rychlostní silnice budou ve vyšší kvalitě,
- snížením stresové zátěže řidičů v dopravní špičce.

Shrnutí

V navazující dokumentaci EIA bude podrobně zhodnocen vliv záměru na zdraví obyvatelstva zpracovaný autorizovanou osobou na základě zpracované akustické a rozptylové studie.

3. Vlivy na akustickou situaci

Provoz na komunikacích je považována za liniový zdroj hluku. K emisi hluku bude docházet jak v průběhu výstavby silnice v důsledku dopravy stavebních materiálů a provádění stavebních prací, tak v důsledku pohybu vozidel po komunikaci ve fázi provozu.

Lze očekávat, že největším zdrojem hluku ve fázi výstavby bude těžká nákladní doprava a budování zemních těles, především násypů (nasypávání a hutnění).

Provoz rychlostní silnice může být spojen s emisemi hluku, které mohou způsobovat zhoršení životních podmínek obyvatelstva žijícího v blízkosti komunikace. Trasa navržené komunikace vede v úseku Pozdřechov – Horní Lideč převážně volnou krajinou, lze tedy očekávat, že negativní vliv na obyvatelstvo bude minimální.

Realizace moderní rychlostní silnice R 49 přispěje ke zlepšení životního prostředí odvedením tranzitní dopravy z obcí a celkovým snížením hlučnosti v důsledku plynulé jízdy.

Studie proveditelnosti a účelnosti (Mott Mac Donald, Viapont, 2004) předpokládá vliv záměru z hlediska akustické situace na chráněnou zástavbu v km 49,400 – 49,800 vpravo a v km 53,900 – 54,500 vpravo a navrhuje zde vybudování protihlukových stěn o výšce 4,0 m.

Podrobné hodnocení akustické situace, případné návrhy protihlukových opatření a jejich vliv budou zhodnoceny v navazující dokumentaci EIA v rámci samostatné akustické studie.

4. Vlivy na ovzduší

Vliv na ovzduší bude mít nejen samotná výstavba rychlostní silnice, ale i následný provoz. Automobilová doprava bude především zdrojem emisí NO_x , CO a benzenu.

Největší zastoupení ve výfukových plynech mají oxidy dusíku (NO_x). Lze předpokládat, že emise benzenu v budoucnu poklesnou i přes předpokládané zvýšení intenzity provozu. Naftové motory nákladní dopravy produkují benzen velmi málo a katalyzátory odstraní z výfukových plynů benzinových motorů kolem 90 % benzenu. Předpokládá se, že v r. 2020 bude procento osobních aut s benzinovým motorem bez katalyzátoru zcela zanedbatelné.

Lze předpokládat, že i přes předpokládaný nárůst dopravy v časovém horizontu 2015 až 2035 nedojde s ohledem na technický pokrok k významnému zvýšení produkce škodlivin. Současný trend vývoje motorů směřuje k omezování produkce emisí a ke snižování potřeby pohonných hmot.

Podrobné hodnocení stávajícího stavu znečištění ovzduší, včetně vlivu záměru na kvalitu ovzduší bude provedeno v navazující dokumentaci EIA na základě zpracované rozptylové studie.

5. Vliv na vody

Vliv na hydrologický režim

Výstavba rychlostní silnice R 49, stavba 4904 Pozdřechov – Horní Lideč může ovlivnit hydrologický režim zájmového území následujícími způsoby:

- krátkodobým zvýšením průtoků v povrchových tocích v důsledku zvýšeného povrchového odtoku z vozovek,
- změnou proudění podzemních vod v důsledku vybudování zemního tělesa komunikace,
- ovlivnění mělké hladiny podzemních vod v místech zářezů silnice.

Ovlivnění množství vod

Na zpevněné nepropustné ploše vozovky dojde k urychlení povrchového odtoku oproti okolnímu území.

Těleso rychlostní silnice se svými odvodňovacími prvky představuje umělou orografickou rozvodnici, která vymezuje odtokovou plochu pro přímý, tj. povrchový a hypodermický odtok k místu křížení komunikace s nějakým prostupem. Vliv na velikost základní složky odtoku, tj. na podzemní odtok, by komunikace mohla mít pouze v úsecích, kde jsou její nivelety, resp. kóty základových spár, pod maximálními úrovněmi hladin podzemních vod, tedy v úsecích hlubších zářezů.

Ovlivnění jakosti vod

Z hlediska ovlivnění jakosti vod je komunikace potenciálním zdrojem kontaminace povrchových i podzemních vod. Dešťové odpadní vody mohou být znečištěny zejména těmito látkovými skupinami:

- toxickými stopovými prvky,
- nepolárními extrahovatelnými látkami (ropnými látkami),
- růstovými inhibitory a herbicidy,
- složkami posypových materiálů.

Výstavbou moderní rychlostní silnice R 49 se zmenší riziko vnosu látek ropného původu do životního prostředí následujícími způsoby:

- K vyšším emisím NEL ve výfukových plynech dochází při nedokonalém spalování paliva ve spalovacích motorech, a to především při řazení rychlostí a rozjezdu vozidel.

- Nejnebezpečnějšími zdroji kontaminace ropnými látkami jsou havárie vozidel.

Ukazuje se, že postupujícím rozmachem využívání automobilových katalyzátorů se riziko vnosu toxických stopových prvků do prostředí, zejména Pb výrazně snižuje. Ani vnos nepolárních extrahovatelných látek (ropných uhlovodíků) z úkapů pohonných systémů dopravních mechanismů není příliš nebezpečný. Nebezpečný by ovšem mohl být jejich vnos následkem havárií. Ty samozřejmě není možné předvídat, a v tomto stadiu řešení nelze ani navrhnout konkrétní sanační opatření. Proto se v tomto směru omezujeme pouze na doporučení, aby se technickým řešením minimalizovalo nebezpečí havárií.

Chloridová zátěž prostředí a vod v důsledku zimního ošetření povrchu vozovek se oproti současnému stavu zvýší pouze málo. Díky aplikaci úsporných opatření a mj. zaváděním nových technologií použití posypových materiálů dochází v posledních letech ke snižování spotřeby chloridů.

Dále je nutné poznamenat, že faktorem nesporně snižujícím biologickou nebezpečnost aplikace posypových materiálů na bázi chloridů je i to, že tyto látky budou aplikovány výhradně v zimním období, t. j. v období vegetačního klidu a za útlumu zooplanktonu v povrchových tocích. Protože chloridové ionty jsou relativně velmi pohyblivé, budou odplaveny dříve, než se stačí biotoxicky projevit, nejpozději po začátku vegetační sezóny.

Z toho důvodu předpokládáme, že nárůst chloridové zátěže nebude významný.

K zamezení vniknutí ropných látek do vodotečí budou navržena příslušná technická opatření.

Vliv na zdroje pitné vody

V úseku stavby 4904 nebudou dotčeny žádné vodní zdroje ani jejich PHO.

Shrnutí

Konkrétní vlivy stavby na režim povrchových a podzemních vod, na jejich množství a kvalitu budou hodnoceny v rámci hydrogeologické studie, která bude tvořit přílohu dokumentace EIA.

6. Vlivy na půdu, horninové prostředí a přírodní zdroje

Trvalé a dočasné zábery ZPF a PUPFL

Realizací hodnocené stavby dojde k trvalému i dočasnému záboru zemědělského půdního fondu. Záměr si rovněž vyžádá trvalý zábor PUPFL.

Stavba 4904 ve své úvodní části (km 45,000 – 48,000 stavby) prochází zalesněnou krajinou. Další část stavby pak střídavě prochází přes louky, drobnější lesní pozemky a zemědělsky využívané pozemky.

Celkový trvalý zábor zemědělského půdního fondu v důsledku realizace stavby 4904 není v této fázi přípravy projektu přesně stanoven. Vyhodnocení trvalého záboru ZPF stavbou dle dotčených katastrálních území včetně vyhodnocení dotčených BPEJ bude součástí dokumentace EIA a žádosti o vynětí ze ZPF.

Ornice sejmutá z ploch trvalého záboru bude použita na zpětné ohumusování svahů komunikace. Ornice určená pro zpětné ohumusování bude uložena na skládkových plochách a řádně ošetřována. Ornice z manipulačních ploch dočasného záboru bude sejmuta a uložena na oddělené skládce v místě pomocného zařízení staveniště. Po ukončení prací bude tato ornice zpět rozhrnuta a následně bude provedena rekultivace. Případný přebytek ornice může být použit i na rekultivace nebo zlepšení bonity vybraných pozemků ZPF Zlínského kraje.

Stavbou 4904 budou nevyhnutelně dotčeny pozemky určené k plnění funkcí lesa. Trvalý zábor PUPFL projektovanou stavbou bude minimalizován. Vynětí z PUPFL bude realizováno v souvislosti s realizací vlastní stavby komunikace a bezprostředně souvisejících objektů, jako jsou silniční příkopy, přeložky polních cest, sjezdy, protihluková opatření, opěrné stěny apod. Přesná výměra dotčených lesních pozemků bude upřesněna v rámci dokumentace DÚR, resp. dokumentace EIA.

Znečištění půdy

Ke kontaminaci půd může u hodnocené stavby dojít:

- v průběhu výstavby,
- provozem na silnici
- haváriemi spojenými s únikem nebezpečných látek.

Riziko vznikající v *průběhu výstavby* je soustředěno do prostoru staveniště (znečišťování půd povrchovými splachy z prostoru staveniště, uniklými oleji, ropnými produkty). K znečištění půdy může dojít při zemních pracích, popř. při další manipulaci únikem pohonných a mazacích látek. Toto nebezpečí lze minimalizovat zabezpečením strojů proti úniku ropných látek, preventivní a pravidelnou údržbou veškeré mechanizace, modernizací strojového parku a dodržováním bezpečnostních opatření při manipulaci s těmito látkami.

Obecně lze konstatovat, že při dodržení všech předpisů týkajících se ochrany životního prostředí je toto riziko minimální.

Kontaminace půd v okolí silnic *během provozu* je způsobována zejména těžkými kovy, chloridy a ropnými látkami šířícími se do okolí ve formě roztoků, aerosolů, jemných pevných částic (prach) a směsí plynů.

Ze studií věnovaných kontaminaci rostlin a půdy vlivem provozu na silnicích vyplývá, že:

- znečištění od okraje komunikace prudce (exponenciálně) klesá a požadových hodnot se dosahuje 50 - 150 m od komunikace podle velikosti lineárního zdroje, resp. intenzity vozidel za jednotku času, složení dopravního proudu, velikosti emitovaných částic,
- znečištění půdy je soustředěno hlavně v povrchové vrstvě (cca 3 - 5 cm, maximálně 20 cm v případě, že tato půda není obhospodařována orbou)
- znečištění v půdním profilu klesá s přibývajícím hloubkou,
- na závětrné straně je větší koncentrace znečištění než na straně návětrné.

Havárie a úniky nebezpečných látek, které budou součástí přepravovaných nákladů, lze považovat za významné nebezpečí pro okolní pozemky i pro vzdálenější okolí komunikací. Za nejúčinnější způsob omezení rizika vlivu havárií považujeme sledování a stanovení podmínek pro přepravu nebezpečných nákladů.

Výstavba moderní rychlostní silnice riziko běžných havárií automobilů snižuje.

Zdroje materiálu pro výstavbu a lokality pro uložení přebytečných výkopků

Problematika materiálových zdrojů a lokalit pro uložení přebytků výkopu nevhodného materiálu bude řešena v rámci dalších stupňů projektové dokumentace. Zdroj materiálu není v této fázi určen. Specifikace zemníku bude provedena až dodavatelem stavby.

Meliorované pozemky

V hodnoceném území, zvláště v blízkosti vodních toků jsou časté *meliorované pozemky*. Tyto úpravy se prováděly v sedmdesátých letech minulého století za účelem „zhodnocování“ zemědělské půdy. Tímto odvodněním podmáčených a zamokřených pozemků možná došlo ke zlepšení kvality zemědělské půdy, bylo však ztraceno mnoho cenných biotopů podmáčených luk a pramenišť.

V místech přechodu rychlostní silnice R 49 přes odvodňovací systémy bude nutné provést technická opatření, která umožní zachovat jejich stávající funkci. V případě jejich porušení by mohlo dojít k opětovnému zamokření pozemků a mohlo by tak poškodit vlastníky těchto pozemků.

Při zásahu do odvodňovacích systémů může dojít ke změnám v hydrologickém režimu dotčených pozemků a důsledky zásahu lze jen těžko předvídat. Jelikož se jedná o technickou infrastrukturu, bude nutné tyto systémy před zahájením stavby zmapovat a při realizaci stavby respektovat.

Pozemkové úpravy

U zemědělských pozemků dojde výstavbou komunikace k jejich rozdělení, důsledkem čehož mohou v některých případech vznikat plochy s nepříznivým tvarem nebo tak malou výměrou, že se jejich obhospodařování stane nerentabilním. Přestože bude na tyto pozemky zajištěn vhodný přístup pro příslušnou zemědělskou techniku, bude ztěženo jejich obhospodařování. Tuto problematiku budou v dalším stupni řešit komplexní pozemkové úpravy.

Vliv stavby na horninové prostředí, nerostné zdroje, stabilitu půdy a erozi

Stavbou silnice vznikne nový liniový útvar v území. V těsné blízkosti nové stavby dojde lokálně ke změnám topografie (násypy, zářezy, mosty). K výrazným změnám morfologie terénu v hodnocené oblasti však nedojde. Největším zásahem do původní morfologie terénu, resp. geologického prostředí bude budování mostních objektů a tunelů.

Navržená trasa prochází oblastí, kde je řada úseků náhylných k sesuvům. V daném území jsou evidovány i staré sesuvy (evidované). K sesuvu může dojít v důsledku realizace nevhodného zásahu do svahu (zářez) a změnou vodního režimu. Proto je vhodné zejména v místech navržených zářezů realizovat v dalších fázích projektových příprav podrobný IG průzkum a posouzení stability svahu geotechnickým výpočtem.

Snížení rizika půdní eroze by mělo být zajištěno dodržením pracovních postupů a navržených opatření (viz. kap. D. IV).

Nerostné zdroje nebudou realizací záměru dotčeny.

7. Vlivy na flóru, faunu a ekosystémy

Flóra

Zásah do floristických poměrů v souvislosti s realizací stavby bude převážně soustředěn na zásah do polních kultur, lesních a lučních porostů. Dále bude nutné provést kácení stromů v místech střetu s vegetací lemující překračované vodní toky a komunikace. Podrobný floristický průzkum zájmového území stavby 4904 Pozdřechov – Horní Lideč provedený jako podklad pro následnou dokumentaci EIA umožní posoudit zásah do biotopu rostlin. V rámci dokumentace EIA budou na základě výsledků

průzkumu případně navržena i specifická opatření k ochraně vybraných druhů rostlin nebo jejich společenstev.

Podél tělesa rychlostní silnice R 49 (v rámci trvalého záboru stavby) bude realizována doprovodná zeleň tvořená pásem dřevin. Cílem vegetačních výsadeb na násypech a zářezích komunikace bude co největší zapojení tělesa komunikace do krajiny.

Fauna

Stavbou dojde k zániku části lesního, polního a lučního biotopu. Dále budou ovlivněny úseky překračovaných vodních toků. Větší ovlivnění fauny záměrem lze očekávat u fauny bezobratlých, která je méně mobilní než fauna obratlovců. Lze předpokládat, že populace obratlovců se přesune na obdobné lokality v okolí.

V rámci stavby rychlostní silnice se počítá s výstavbou řady mostních objektů přes vodoteče, prvky ÚSES, apod., které budou zároveň sloužit jako průchody a podchody pro živočichy. Realizace těchto staveb by měla zabránit střetu motorových vozidel s živočichy, případně omezit toto riziko na minimum.

K minimalizaci střetů zvířat s vozidly na rychlostní komunikaci je nutné při stavbách mostních objektů počítat se zvětšením světlosti mostů tak, aby vedle vodní hladiny existoval v celé délce mostního objektu dostatečně široký suchý břeh.

Zabránění vstupu zvěře na rychlostní silnici je možné zajistit vysázením vhodně strukturovaných pásů zeleně. V místech, kde by se toto řešení jevílo jako neúčinné, je třeba realizovat oplocení.

Součástí navazující dokumentace EIA by mělo být i posouzení migrace živočichů s návrhem přesného rozmístění průchodů s přesností na stovky metrů až jednotky kilometrů, včetně jejich rozměrových parametrů, hlavní konstrukční zásady a podrobný návrh doprovodných opatření (oplocení apod.).

Vzhledem ke značné členitosti území, je trasa rychlostní silnice R 49 vedena přes mnohá údolí mosty, v trase je plánováno i několik tunelů. Tyto objekty budou mít (při jejich dobrém provedení) pozitivní vliv na zachování prostupnosti krajiny pro zvěř, ale i pro obyvatelstvo.

Ekosystémy

Stavbou dojde k zániku části polního, lesního a lučního biotopu. Vyhodnocení zásahu do jednotlivých biotopů včetně zhodnocení dopadu stavby na přítomné druhy rostlin a živočichů bude předmětem navazující dokumentace EIA.

8. Vlivy na ÚSES, VKP a zvláště chráněná území

Trasa komunikace bude překračovat následující prvky ÚSES: bezejmenný lokální biokoridor v km 48,9 stavby, LBK Sedničné díly v km 50,7 a LBK Lačnovský potok v km 52,2. Uvedené prvky ÚSES budou překračovány mosty o dostatečné šířce, tudíž se nepředpokládá ovlivnění funkčnosti biokoridorů.

LBK Lačnovský potok byl vymezen jako prvek propojující soustavu několika rybníků – stavba zasahuje do území, které leží nad těmito rybníky a zasahuje do Lačnovského potoka, který je zčásti napájí. Technickými prostředky bude nutné zabránit znečištění potoka a následně rybníků plaveninami a v rámci zpracování dokumentace EIA posoudit možné dopady odvádění odpadních vod z komunikace na

vodní ekosystémy, které budou konečnými recipienty takto odváděných vod (např. i tato rybníční soustava).

Záměrem budou dotčeny následující VKP dané ze zákona č. 114/1992 Sb.:

- bezejmenný tok (km stavby 45,717)
- bezejmenný tok (km stavby 47,063)
- bezejmenný tok (km stavby 47,552)
- bezejmenný tok (km stavby 49,941)
- Lačnovský potok (km stavby 52,069)
- bezejmenný tok (km stavby 53,509)
- souvislý lesní porost v km 45,000 – 48,000, v další části stavby pak jednotlivé drobnější lesní porosty

V úseku stavby 4904 nebudou dotčeny žádné registrované VKP (dle § 6 zákona č. 114/1992 Sb. o ochraně přírody a krajiny, v platném znění).

Dle STPÚ (Mott Mac Donald, Viapont, 2004) je v rámci úprav vodotečí navrženo zpevnění břehů kamennou dlažbou do betonu, případně bude realizován kamenný zához napojený na stávající koryto a ukončený příčnými prahy z monolitického betonu. V místech úprav horních toků vodotečí je uvažováno se zřízením rozražečů a stupňů odpovídajícím bystřinnému charakteru proudění.

Regulace toků v takto plánovaném rozsahu (viz. kapitola B.II.6 Úpravy vodních toků) se příliš neshodují se zachováním jejich funkce v územním systému ekologické stability, navíc se jedná o zásah do VKP podle zákona 114/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů. V případě rozsáhlejších přemostění toků a údolí se jeví navrhované úpravy vodotečí předimenzované.

Předmětem dokumentace EIA bude tedy podrobnější zhodnocení, zda lze zásahy do VKP a ÚSES akceptovat, případně v jaké míře.

9. Vliv na krajinu a krajinný ráz

Krajinu dotčenou posuzovanou stavbou 4904 lze charakterizovat jako krajinu s významným zastoupením přírodních či přírodě blízkých ploch. Přítomnost nového liniového útvaru (rychlostní silnice) v této krajině může znamenat podstatný zásah do krajiny a snížení její estetické hodnoty. V souvislosti s výstavbou rychlostní silnice R 49 v úseku Pozdřechov – Horní Lideč tedy budou provedeny vegetační výsadby (stromové a keřové) na násypch a zářezích tělesa komunikace. Tyto výsadby budou v krajině pozitivně působícím prvkem, který bude kompenzovat ekologické ztráty způsobené kácením a současně bude utlumovat negativní estetický vjem z novostavby.

Lze předpokládat, že výstavbou rychlostní silnice dojde k ovlivnění krajinného rázu. V krajině vznikne nová liniová stavba, která přinese lokální změny krajinného rázu především v souvislosti s realizací projektovaných násypů a zářezů v terénu či mostních konstrukcí.

Zhoršení pohledové prostupnosti krajiny je možné očekávat v místech, kde komunikace bude vedena po násypch, resp. na mostních konstrukcích. Navazující dokumentace EIA zhodnotí podrobně velikost vlivu a případně navrhne opatření k minimalizaci takového zásahu. Pro minimalizaci negativního vlivu stavby na krajinný ráz je nutné se podrobněji zaměřit na architektonické ztvárnění stavby a její začlenění do krajiny. Pro zásah do krajinného rázu je nutný souhlas orgánu ochrany přírody.

Z hlediska ochrany a tvorby krajinného rázu je primárním požadavkem podpora a ochrana stávajících přírodních prvků, např. v rámci ÚSES a tvorba nových stabilizujících prvků. Negativní vliv

nové rychlostní silnice na krajinný ráz bude do značné míry zmírněn již zmiňovanými realizovanými vegetačními výsadbami.

10. Vlivy na hmotný majetek a kulturní (resp. archeologické) památky

Území, kterým bude vedena plánovaná komunikace představuje tzv. tradiční sídelní území. Jde tedy o oblast s relativně plynulou kontinuitou osídlení od paleolitu až po období vrcholného středověku, kde se setkáváme se stopami lidské přítomnosti poměrně velmi často. Je proto nezbytné počítat se skutečností, že v průběhu stavebních prací může dojít k narušení archeologických situací.

Nejhojněji jsou v zájmovém území zastoupeny lokality spadající do starších fází vývoje lidské společnosti – tedy především neolitu, eneolitu, ale i doby halštatské (kultura popelnicových polí). Stejně výrazné sídelní formy jsou charakteristické také pro dobu laténskou a dobu hradištní (slovanskou).

Při zásazích do terénu na takovém území může dojít k narušení archeologických nálezů a je tedy nezbytné provedení záchranného archeologického výzkumu (v první fázi formou dohledu při zemních pracích). Investor je povinen na základě výše uvedeného zákona umožnit oprávněné organizaci provedení záchranného archeologického výzkumu.

Celou trasu komunikace R 49 lze klasifikovat jako území archeologického zájmu, tzn. území s archeologickými nálezy ve smyslu § 22 odst. 2) z. č. 20/1987 Sb. a ve znění jeho pozdějších novel.

Archeologické nálezy jsou doloženy v těchto katastrálních územích okresu Zlín: Fryšták, Lukov, Štípa, Zádveřice, Vizovice a Bratřejov.

Záměrem nebudou dotčeny žádné **kulturní památky**.

Hmotný majetek bude dotčen při demolici stávajících komunikací v místech křížení s posuzovanou stavbou a v případě přeložek inženýrských sítí.

II. Rozsah vlivů vzhledem k zasaženému území a populaci

Posuzovaná stavba 4904 je součástí rychlostní silnice R 49, která bude význačnou regionální komunikací. Z hlediska začlenění do stávající komunikační sítě České a Slovenské republiky je R 49 chápána jako spojení dvou evropských dopravních koridorů mezi Hulínem (D1, R55, D47) a Púchovem (D1) a zároveň vytváří nový dostatečně kapacitní hraniční přechod mezi ČR a SR stabilizovaný ve středu společné hranice.

Samotná stavba 4904 ovlivní kvalitu životního prostředí především v obcích, které leží v okolí stávající komunikace I/49. Na ty bude mít výstavba pozitivní vliv z hlediska dopravního, akustické situace a znečištění ovzduší.

Z hlediska lokálních vlivů dojde k záborům zemědělské a lesní půdy, zvýšení imisí škodlivin ovzduší a hluku v nejbližším území podél navržené rychlostní silnice. Předpokladem je, že tyto vlivy stavby na tyto složky ŽP budou akceptovatelné. Plánovaná protihluková opatření by měla z hlediska akustické situace zajistit splnění požadovaných hygienických limitů.

Úvodní část stavba 4904 Pozděchov – Horní Lideč je situována v přírodně hodnotném území, a proto je možné očekávat určité střety se zájmy ochrany přírody.

III. Údaje o možných nepříznivých vlivech přesahujících státní hranice

Po zprovoznění rychlostní silnice R 49 (Fryšták – hranice ČR/SR) a na ní navazující rychlostní silnice R6 (hranice ČR/SR – Púchov) na Slovensku je možné očekávat přeshraniční vlivy spojené s propojením dvou komunikací regionálního významu. S vyvolanými intenzitami dopravy bude souviset i možný vliv na akustickou a rozptylovou situaci.

Samotná stavba 4904 rychlostní silnice R 49 nebude představovat nepříznivý vliv přesahující státní hranice.

IV. Opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů

Fáze projektových příprav

- V dalším stupni projektové dokumentace musí být vymezeny plochy pro zařízení staveniště a to tak, aby celkově vyhovovaly z hlediska ochrany životního prostředí.
- Při výběru objízdných tras postupovat tak, aby se minimalizovaly možné negativní vlivy na životní prostředí a obyvatele.
- V rámci dalších stupňů projektové dokumentace je třeba řešit problematiku materiálových zdrojů a lokalit pro uložení přebytků výkopu nevhodného materiálu bude řešena.
- Provést vyhodnocení bilance skrývky svrchních kulturních vrstev půdy a vytvořit plán na jejich přemístění a další využití.
- V místech přechodu rychlostní silnice R 49 přes odvodňovací systémy bude nutné navrhnout taková technická opatření, která umožní zachovat jejich stávající funkci.

- Navržená trasa prochází oblastí, kde je řada úseků náhylných k sesuvům. Proto je třeba zejména v místech navržených zářezů realizovat v dalších fázích projektových příprav podrobný IG průzkum a posouzení stability svahu geotechnickým výpočtem.
- Vzhledem k přítomnosti jílu a jílovců v dotčeném území stavby, které jsou pro vodu špatně propustné, může docházet při vydatných deštích ke stékání vody po povrchu svahu, vytváření plošných splachů, případně erozivních rýh a jejímu vytékání do zářezů, nebo jejímu hromadění u paty násypů. Proto je účelné zachycení a odvedení těchto povrchových vod mimo komunikaci a učinit vhodná opatření, aby k erozivní činnosti nedocházelo.

V zeminách náhylných k erozi (deluviální sedimenty, navětralé jílovcovito-prachovcovité horniny) je třeba provést podrobný IG průzkum a posouzení stability svahu geotechnickým výpočtem, v rámci kterého bude navrženo i jeho zajištění.

- V rámci zpracování dokumentace EIA bude nezbytné posoudit možné dopady odvádění odpadních vod z komunikace na vodní ekosystémy LBK Lačnovský potok, který je propojujícím prvkem soustavy několika rybníků.
- Nutno vyřešit konkrétní přístupy a příjezdy na pozemky, které novou silnicí R 49 zaniknou.
- Koncepci odvodnění rychlostní silnice projednat se správci jednotlivých dotčených vodních toků.
- Odvodňovací příkopy navrhnout s dostatečným průtočným profilem i pro přivalové srážkové vody, které zabezpečí odtok odpadních vod z vozovek.
- Pro případ úniku ropných látek zpracovat havarijný plán, který bude předložen k posouzení vodohospodářskému orgánu.
- V dalších fázích projektové dokumentace zpracovat inventarizaci kácených dřevin, včetně vyčíslení ekologické újmy a řešit ozelenění komunikace či případná náhradní výsadba.
- Mostní objekty musí být navrženy s dostatečnou světlostí jednotlivých mostních polí přes vodoteče a ÚSES tak, aby byla zajištěna funkčnost migračního profilu pro všechny kategorie zvířete a eliminovány případné střety motorových vozidel s živočichy.
- Účinnou ochranu před vběhnutím zvířete na vozovku zajistit vhodně navrženými pásy zeleně. V případě, že by se toto řešení jevílo jako neúčinné je třeba ve vytipovaných místech realizovat oplocení.
- Pro uchování druhové diverzity a pro zabránění ekologické devastace řešeného území respektovat v nejvyšší možné míře funkční a navržené prvky ÚSES.
- Provést podrobný přírodovědný průzkum v trase komunikace R 49, jeho závěry a návrhy na opatření zohlednit v dalších fázích přípravy stavby, ve fázi výstavby a následného provozu.
- Vzhledem k tomu, že trasa prochází vysoce rozmanitým územím, lze předpokládat i výskyt dalších druhů obojživelníků (ropuch, skokanů i čolků) a plazů (zmije, užovky, ještěrky), které bude nutné důkladně zmapovat v rámci zpracování dokumentace EIA, zhodnotit migrační trasy obojživelníků a v místech střetu tělesa komunikace s těmito trasami navrhnout taková technická opatření, aby byla zachována možnost migrace.
- Provést průzkum migračních tras zvířete a posoudit zachování prostupnosti území pro živočichy s návrhem přesného rozmístění průchodů, včetně jejich rozměrových parametrů, hlavní konstrukční zásady a podrobný návrh doprovodných opatření.
- Zhodnotit imisní zátěž v území podél navržené komunikace R 49 v rámci podrobné rozptylové studie.

- Zhodnotit hlukovou zátěž podél navržené komunikace R 49 spolu s prověřením protihlukových opatření v podrobné akustické studii. Protihlukové stěny optimalizovat z hlediska jejich polohy, výšky, tvaru a délky.
- V dalších fázích projektové dokumentace prověřit vliv plánované odpočívky „Lačnov“ na životní prostředí.
- Vytvořit dostatečný časový prostor pro provádění záchranných archeologických výzkumů, mj. také v rámci správního řízení, tzn. vykoupení nebo pronájem ploch, vynětí ze ZPF před zahájením vlastních stavebních prací atd.
- Veškeré podstatné změny a doplňky projektu, dotýkající se archeologických zájmů, neprodleně konzultovat s oprávněnou organizací.
- V souvislosti s plánovanou komunikací je třeba získat souhlas orgánu ochrany přírody nebo orgánu ochrany ZPF (PUPFL) k následujícím úkonům:
 - odnětí půdy ze ZPF a PUPFL,
 - zásah do VKP,
 - kácení mimolesní zeleně,
 - zásah do biotopu zvláště chráněných druhů živočichů a rostlin,
 - činnosti, které by mohly snížit nebo změnit krajinný ráz.

Fáze výstavby

- Při výběrovém řízení na dodavatele stavby brát jako jedno ze srovnávacích měřítek i specifikování garancí na minimalizaci negativních vlivů v době výstavby a na celkovou délku trvání výstavby.
- V době výstavby je nutný maximálně šetrný postup zabraňující zbytečné devastaci životního prostředí.
- Při umístování stavebních dvorů realizovat jejich umístění mimo území začleněná do ÚSES, či mimo VKP.
- Při převážení sypkého materiálu zamezit úniku materiálu za jízdy.
- Při realizaci stavby je nutno zajistit bezpečnost provozu na stávajících komunikacích.
- Doprava stavebních materiálů a pohyb těžké techniky musí probíhat pouze v trase stavby a mimo zastavěná území obcí.
- Před nasazením dopravních a stavebních mechanismů věnovat zvýšenou pozornost jejich technickému stavu z hlediska ekologické nezávadnosti a v tomto směru provádět periodické kontroly.
- Před výjezdem vozidel ze stavby zajistit jejich řádné očištění v areálu staveniště. V případě, že přesto dojde ke znečištění veřejných komunikací, zajistí dodavatel stavby jejich řádné očištění.
- Při výstavbě je třeba minimalizovat dočasný i trvalý zábor půd a zejména pečlivě sejmout ornici. Sejmoutou ornici je nutno v době skladování účinně chránit před různými zdroji degradace.
- Půdy na svazích silničního tělesa dotovat biomasou, zatravnit a případně osázet vzrostlými dřevinami. Následný projekt rekultivací musí splňovat požadavky ochrany přírody (přednostní používání autochtonních dřevin, atd.) a zabezpečit svahy před erozí.

- Stabilizaci svahů a násypů proti erozním účinkům vody realizovat pokrytím tenké vrstvy hrubšího materiálu s následnou vhodnou výsadbou zpevňovacích dřevinných porostů.
- Pohonné hmoty a maziva je třeba skladovat pouze na místech zabezpečených z hlediska ochrany půdy a vod. Nutnou manipulaci s nimi omezit na minimum.
- Pro případ úniku ropných látek zpracovat havarijní plán, který bude předložen k posouzení vodohospodářskému orgánu.
- V případě úniku ropných látek neprodleně zahájit sanační práce a s kontaminovanou zemínou a vodou zacházet podle zákona č. 185/2001 Sb., o odpadech a souvisejících prováděcích předpisech.
- Odpadní vody ze zpevněných ploch staveniště (včetně odpadních vod z výplachu domíchávačů a výroby betonu) ve fázi výstavby budou zachycovány a odváděny přes lapoly.
- Likvidace, popř. recyklace odpadů, musí probíhat v souladu s platnou právní úpravou a v souladu se schválenými postupy pro nakládání s odpady.
- Pro zamezení šíření zvýšené sekundární prašnosti v době výstavby provádět čištění komunikací u výjezdů ze stavby.
- Minimalizovat znečištění ovzduší exhalacemi ze spalovacích a vznětových motorů vozidel a stavební techniky lze udržováním jejich dobrého technického stavu a pravidelnými kontrolami.
- V rámci minimalizace hluku používat kvalitní těžební techniku a automobily, které budou splňovat platné předpisy.
- V době výstavby chránit vzrostlé stromy poblíž staveniště proti poškození těžkou mechanizací.
- Nutná kácení stromů provádět v období vegetačního klidu (říjen až březen).
- Kácení dřevin nesmí být provedeno v hnízdním období (duben – červenec).
- Ve stejném období vhodném pro kácení dřevin (říjen až březen) provádět i skryvku svrchní vrstvy půdy. Toto opatření přispěje k eliminaci škod na populacích živočichů.
- Těleso komunikace je třeba co nejrychleji ozelenit, aby došlo v co nejkratší době k začlenění novostavby do krajiny.
- Škody vzniklé vykácením břehových porostů eliminovat vhodnou výsadbou na náspech silničního tělesa.
- Výsadby budou provedeny na náspech i v zářezech komunikace. Tělesa komunikace je třeba co nejrychleji ozelenit, aby došlo v co nejkratší době k začlenění novostavby do krajiny.
- Již v průběhu vegetačních úprav a především pak po jejich ukončení sledovat a zabraňovat případnému šíření neofytních a expanzivních druhů rostlin.
- V místech křížení komunikace s koridory na vodních tocích realizovat oboustrannou výsadbu keřů na svazích tělesa komunikace, která splní funkci oplocení a zamezí vstupu především velkých savců na vozovku. Výsadba musí začínat na křídlech mostu a dosahovat délky alespoň 30 m podél komunikace, v případě prvků regionálních a nadregionálních alespoň 100 m. Obě její strany se musejí trychtýřovitě sbíhat do prostoru pod mostem. Druhové složení této výsadby doporučujeme konzultovat s orgány ochrany přírody.
- Při vegetačních úpravách tělesa komunikací a přilehlých ploch je třeba dodržovat doporučenou druhovou skladbu, která se přibližuje přirozené vegetaci a zároveň je odolná solance (příp. jiným přípravkům pro zimní údržbu komunikace). Druhovou skladbu osiva použitého na vegetační úpravy přizpůsobit místním podmínkám. Druhové složení v jednotlivých případech konzultovat s orgány ochrany přírody.

- Přírodně cenné plochy podél vodních toků, zatravněné pozemky mezi a remízy podél trasy nesmí být využívány jako skládky materiálu, mezideponií ani odpadu.
- Umožnit záchranu archeologických památek především formou předstihových záchranných archeologických výzkumů.
- Veškeré skrývky orníčních a podorníčních vrstev po celé trase provádět pouze pod odborným archeologickým dohledem.
- Umožnit vstup a prohlídky terénu pracovníkům archeologické organizace provádějící výzkum po celou dobu trvání stavby.
- Termíny zahájení zemních prací na jednotlivých úsecích stavby nebo objektech oznamovat s dostatečným předstihem za účelem koordinace harmonogramu stavby s postupem archeologických prací.
- V případě zjištění nových nebo neočekávaných skutečností, např. odkrytí mimořádných archeologických nálezů, postupovat podle platných zákonných norem, informovat neprodleně oprávněnou organizaci a konzultovat s ní další postupy.

Fáze provozu

- Zvýšený důraz klást především na způsob údržby komunikace v zimních obdobích, tj. účelné využívání posypových materiálů a následné zachycení rozpuštěných solí.
- Hypodermický odtok musí být snížen zatravněním svahů nebo jiným vhodným vegetačním porostem.
- V případě úniku ropných látek do okolí neprodleně zahájit sanační práce a s kontaminovanou zemínou a vodou zacházet podle zákona č. 185/2001 Sb., o odpadech a souvisejících prováděcích předpisů.
- S ohledem na maximální možný stupeň ochrany vod před znečištěním z provozu rychlostní silnice užít v místech s méně vodnými recipienty řízeného posypu tak, aby množství použitých posypových materiálů nedosahovalo maximálních hodnot.
- Likvidace, popř. recyklace odpadů, musí probíhat v souladu s právní úpravou a v souladu se schválenými postupy pro nakládání s odpady.
- Pro ochranu ptáků vybavit průhledné protihlukové stěny nálepkami siluet dravých ptáků.
- Důležitým opatřením je zajištění bezpečnosti jak pro migrující organismy, tak i pro provoz na rychlostní silnici.

V. Charakteristika nedostatků ve znalostech a neurčitostí, které se vyskytly při specifikaci vlivů

V předchozích kapitolách byly stručně nastíněny možné negativní vlivy výstavby a provozu úseku rychlostní silnice R 49, stavby 4904 Pozdřechov – Horní Lideč a jejich možné dopady na životní prostředí.

V navazující dokumentaci EIA se bude třeba jednotlivým aspektům podrobněji věnovat, mimo jiné i v rámci samostatných expertních studií.

V rámci dokumentace EIA bude třeba pro podrobné zhodnocení vlivu stavby na ŽP a obyvatelstvo doplnit k následující:

Hluk

- zpracovat *akustickou studii*

Ovzduší

- zpracovat *rozptylovou studii*

Voda

- podrobněji *posoudit ovlivnění množství a kvality vod*

Fauna a flóra

- provést podrobný *botanický a zoologický průzkum* se zaměřením na výskyt zvláště chráněných druhů

Archeologie

- zpracovat *archeologickou rešerši* zaměřenou na výskyt nálezů v zájmovém území a stanovení možných střetů

Zdraví obyvatel

- zpracovat autorizované *hodnocení zdravotních rizik*

E. POROVNÁNÍ VARIANT ŘEŠENÍ ZÁMĚRU

Podkladem pro oznámení byla „Studie proveditelnosti a účelnosti - Rychlostní silnice R 49 Hulín – hranice ČR/SR (Střelná)“ zpracovaná firmou Mott MacDonald a Viapont (září 2004), která stabilizovala trasu v daném území jako nejvhodnější z variant hodnocených v dřívějších studiích (Vyhledávací studie a Dopravně-urbanistická studie R 49 (VIAPONT, 1998), přičemž brala v úvahu hlediska environmentální, technická a ekonomická.

Předkládaný záměr je proto v oznámení posuzován pouze v jedné variantě řešení, která je umístěna ve schváleném koridoru ÚPN VÚC Beskydy. Tato varianta je porovnávána s nulovým stavem, tedy se stavem území, pokud by záměr nebyl realizován.

ZÁVĚR

Předkládané oznámení záměru realizace rychlostní silnice R 49 v úseku 4904 Pozděchov – Horní Lideč je zpracováno dle přílohy č. 3 zákona č. 100/2001 Sb. o posuzování vlivů na životní prostředí v platném znění.

Předložené oznámení se zabývá vymezením vlivů výstavby a provozu úseku 4904 rychlostní silnice R 49 na životní prostředí a hodnocením záměru z hlediska ekologické únosnosti prostředí.

Pro uvedený záměr bude zpracována dokumentace EIA s podrobnými studii k jednotlivým složkám ŽP (hluk, ovzduší, voda, přírodní poměry, archeologie, hodnocení zdravotních rizik). Zde budou tyto aspekty podrobeny expertíze a budou také blíže specifikována opatření, za kterých bude možné záměr realizovat.

Ze zpracování oznámení záměru vyplynuly následující závěry:

- Rychlostní silnice R 49 je navržena v kategorii R 25,5/80, tj. čtyřpruhová komunikace se středním dělicím pásem, průjezdný profil je 25,50 m při návrhové rychlosti 80 km/hod. Hodnocený úsek 4904 bude vybudován v polovičním profilu kategorie R 11,5. S dostavbou na čtyřpruhovou silnici se uvažuje až po překročení kapacity dvoupruhové silnice po roce 2035.
- Stavba je navržena na pozemcích v okrese Vsetín v k.ú. Tichov, Pozděchov, Lačnov, Horní Lideč, Valašské Příkazy.
- Zprovoznění moderní rychlostní silnice bude znamenat zlepšení mnoha negativních a rizikových faktorů, a to především z pohledu dopravy. (Sníží se riziko dopravních nehod,lepší se dopravní dostupnost regionů, vlivem zvýšené plynulosti dopravy dojde k dlouhodobému poklesu emisí způsobených dopravou.)
- Stavba si vyžádá zábory zemědělské půdy a pozemků určených k plnění funkce lesa. Tyto zábory je nutné minimalizovat a ornici, kterou bude nutné sejmout, chránit před degradací až do doby dalšího využití.
- Záměr bude konfrontován se zájmy ochrany přírody a krajiny z hlediska ochrany prvků ÚSES (střet se třemi prvky ÚSES), VKP (střet s vodními toky, lesními celky) a krajinného rázu.
- S realizací stavby 4904 souvisí úprava šesti drobných vodních toků.
- Trasa stavby 4905 prochází územím mimo PHO.
- Stavba 4904 vede krajinou, která se vyznačuje vysokým podílem přírodních a přírodě blízkých prvků. Záměrem bude velmi okrajově dotčen i přírodní park Vizovické vrchy.
- V dotčeném území byly v rámci orientačního zoologického průzkumu nalezeny zvláště chráněné druhy živočichů a je zde předpoklad výskytu dalších zvláště chráněných druhů živočichů a rostlin, a proto bude v rámci dokumentace EIA proveden podrobný přírodovědný průzkum.
- Podrobné zhodnocení akustické situace, případné návrhy protihlukových opatření a jejich vliv budou vyhodnoceny v navazující dokumentaci EIA v rámci samostatné akustické studie.
- Podrobné hodnocení stávajícího stavu znečištění ovzduší, včetně vlivu záměru na kvalitu ovzduší bude provedeno v navazující dokumentaci EIA na základě zpracované rozptylové studie.
- Předpokládá se, že posuzovaný záměr nebude představovat významné riziko na zdraví obyvatel. Toto tvrzení by měly doložit jednotlivé studie (akustická, rozptylová, hodnocení zdravotních rizik), které budou součástí dokumentace EIA.

- Celou trasu komunikace R 49 lze klasifikovat jako území archeologického zájmu, tzn. území s archeologickými nálezy ve smyslu § 22 odst. 2) z. č. 20/1987 Sb. a ve znění jeho pozdějších novel.

F. DOPLŇUJÍCÍ ÚDAJE

Mapová a jiná dokumentace týkající se údajů v oznámení

Syntézní mapa střetů zájmů posuzovaného úseku R 49 s jednotlivými faktory životního prostředí (1:25 000)

(podklad: Rychlostní silnice R 49 Hulín – hranice ČR/SR (Střelná), Studie proveditelnosti a účelnosti, Viapont, MacDonald Praha, spol. s r. o., Ředitelství silnic a dálnic ČR, závod Brno, 2004)

Fotodokumentace

Fotodokumentace

Obrázek 1: Lesní porosty v trase stavby 4904



Obrázek 2: Lačnovský rybník (km stavby 52,000)



Obrázek 3: Krajina v okolí stavby 4904 (km 49,000 až 50,000)



G. VŠEOBECNĚ SROZUMITELNÉ SHRNU TÍ NETECHNICKÉHO CHARAKTERU

Rychlostní silnice R 49 je navržena jako čtyřpruhová silnice se středním dělicím pásem v kategorii R 25,5/80.

Stavba 4904 navazuje na stavbu 4903 Lípa – Pozděchov v prostoru za MÚK Pozděchov a vede územím okresu Vsetín po k.ú. Tichov, Pozděchov, Lačnov, Horní Lideč a Valašské Příkazy, kde v prostoru před MÚK Horní Lideč (křížení R 49 se silnicí I/57) stavba končí. V uvedeném úseku je R 49 vedena územím horského charakteru, stavba překonává výškový rozdíl 190 m, čemuž odpovídá i zvolené technické řešení. Část zájmového území stavby je tvořena krajinou Vizovických vrchů.

Celková délka stavby je 9,1 km.

Termín zahájení realizace stavby 4904 se předpokládá v roce 2008, dokončení je plánováno v roce 2010.

Územní plán

Záměr realizace rychlostní silnice R 49 je v souladu s Územním plánem velkého územního celku Beskydy (ÚPN VÚC Beskydy).

Hluk

K emisím hluku bude docházet jak v průběhu výstavby silnice v důsledku dopravy stavebních materiálů a provádění stavebních prací, tak v důsledku pohybu vozidel po komunikaci ve fázi provozu.

Lze očekávat, že největším zdrojem hluku ve fázi výstavby bude těžká nákladní doprava a budování zemních těles, především násypů (nasypávání a hutnění). Vhodnou organizací dopravy stavebních hmot je možné ve fázi výstavby eliminovat případný přechodný vliv na akustickou situaci u obytných objektů podél dopravních tras na minimum.

Trasa navržené komunikace vede v úseku 4904 Pozděchov - Horní Lideč převážně volnou krajinou, a proto lze očekávat, že zhoršení životních podmínek obyvatelstva žijícího v blízkosti komunikace bude minimální. V místech, kde by mohlo dojít k významnějšímu ovlivnění akustické situace jsou předběžně navrženy protihlukové clony, jejichž účinnost bude prověřena v rámci akustické studie, která bude součástí připravované dokumentace EIA.

Realizace moderní rychlostní silnice R 49 by měla přispět ke zlepšení životního prostředí odvedením dopravy z aglomerací a celkovým snížením hlučnosti v důsledku plynulé jízdy.

Podrobnostmi akustické situace v území ve fázi výstavby a provozu a případnými protihlukovými opatřeními se bude zabývat Akustická studie, která bude součástí navazující dokumentace EIA.

Znečištění ovzduší

Vliv na ovzduší bude mít výstavba rychlostní silnice a následný provoz. Automobilová doprava bude především zdrojem emisí NO_x, CO a benzenu.

Lze předpokládat, že i přes předpokládaný nárůst dopravy v časovém horizontu 2015 až 2035 nedojde s ohledem na technický pokrok k významnému zvýšení produkce škodlivin. Příčinou je předpokládaný pokles emisí z motorových vozidel v důsledku širokého použití účinných katalyzátorů.

Současný trend vývoje motorů směřuje k omezování produkce emisí a ke snižování potřeby pohonných hmot.

Podrobným zhodnocením vlivu záměru se bude zabývat Rozptylová studie, která bude součástí dokumentace EIA.

Voda

Výstavba rychlostní silnice R 49 (stavba 4904 Pozdětchov - Horní Lideč) může ovlivnit hydrologický režim zájmového území např. krátkodobým zvýšením průtoků v povrchových tocích v důsledku zvýšeného povrchového odtoku z vozovek, případně změnou proudění podzemních vod v důsledku vybudování zemního tělesa komunikace.

Z hlediska ovlivnění jakosti vod je komunikace potenciálním zdrojem kontaminace povrchových i podzemních vod. Dešťové odpadní vody z komunikace mohou být znečištěny zejména toxickými stopovými prvky, nepolárními extrahovatelnými látkami (ropnými látkami) a složkami posypových materiálů. Jakost vod lze ochránit běžnými technickými opatřeními, jako je vybudování zpevněných příkopů a lapolů.

Nepředpokládá se, že by záměr měl významný vliv na množství a kvalitu vod. Podrobnější rozbor možného ovlivnění a případných opatření bude proveden v rámci dokumentace EIA.

Půda

Trasa rychlostní silnice si vyžádá trvalý zábor ZPF a PUPFL.

Celkový trvalý zábor zemědělského půdního fondu a pozemků určených k plnění funkce lesa v důsledku realizace stavby 4905 není v této fázi přípravy projektu přesně stanoven. Vyhodnocení trvalého záboru ZPF (resp. PUPFL) stavbou dle dotčených katastrálních území včetně vyhodnocení dotčených BPEJ bude součástí dokumentace EIA a žádosti o vynětí ze ZPF (PUPFL).

Ochrana přírody

Záměr se dostane do střetu se zájmy ochrany přírody a krajiny, neboť v posuzovaném úseku stavby budou dotčeny tři prvky ÚSES, dále pak VKP ze zákona (tj. vodní toky, lesní celky).

V rámci stavby rychlostní silnice se počítá s výstavbou mostních objektů, které zajistí dostatečnou průchodnost pro živočichy a zajistí funkčnost stávajícím prvkům ÚSES.

V souvislosti s realizovanou stavbou bude může dojít i k zásahu do přírodně cenných biotopů (např. pobřežní vegetace potoků, mezofilní ovsíkové louky, poháňkové pastviny, vlhké pcháčkové louky a další). V dotčeném území je předpoklad výskytu četných zvláště chráněných živočichů. V rámci následné dokumentace EIA proto bude třeba zpracovat podrobný přírodovědný průzkum.

V rámci posuzované stavby bude nezbytné kácení stromů v místech střetu stávajících komunikací s plánovanou trasou. Jako kompenzační opatření bude na svazích tělesa rychlostní silnice R 49 v rámci trvalého záboru realizována doprovodná zeleň.

V navazující dokumentaci EIA je třeba podrobněji zhodnotit i vliv samotné stavby na krajinný ráz.

H. PŘÍLOHA

- Vyjádření příslušného stavebního úřadu k záměru z hlediska územně plánovací dokumentace
- Stanovisko orgánu ochrany přírody podle § 45i odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb., ve znění zákona č. 218/2004 Sb.

LITERATURA

Obecná

1. Culek M. a kol., 1996: Biogeografické členění České republiky. ENIGMA, Praha.
2. Demek J. a kol., 1987: Hory a nížiny. Zeměpisný lexikon ČSR. Academia, Praha.
3. Hlaváč, V. & Anděl, P., 2001: Metodická příručka k zajišťování průchodnosti dálničních komunikací pro volně žijící živočichy. Agentura ochrany přírody a krajiny ČR.
4. Chytrý, M., Kučera, T. & Kočí, M. (eds) (2001): Katalog biotopů České republiky. Agentura ochrany přírody a krajiny ČR, Praha.
5. Mackovčín, P., Jatiová, M. a kol. (2002): Zlínsko. In: Mackovčín, P. a Sedláček, M. (eds): Chráněná území ČR, svazek II. Agentura ochrany přírody a krajiny ČR a EkoCentrum Brno, Praha.
6. Neuhäuslová Z. a kol., 1998: Mapa potenciální přirozené vegetace ČR. Academia, Praha.
7. Quitt E., 1971: Klimatické oblasti Československa. In: Studia Geographica 16. Geogr. úst. ČSAV, Brno.
8. SZÚ Praha, 1998 : Systém monitorování zdravotního stavu obyvatelstva ve vztahu k životnímu prostředí - subsystém 3 "Zdravotní důsledky a rušivé účinky hluku" - odborná zpráva za rok 1997, SZÚ Praha.
9. SZÚ Praha, 2000 : Systém monitorování zdravotního stavu obyvatelstva ve vztahu k životnímu prostředí - subsystém 1 "Monitoring zdravotního stavu obyvatelstva ve vztahu k venkovnímu a vnitřnímu ovzduší" - odborná zpráva za rok 1999, SZÚ Praha.
10. WHO, 1999 : Guidelines for Air Quality, Geneva.
11. WHO, 1999 : Guidelines for Community Noise, Geneva.

Legislativa

12. Vyhláška č. 381/2002 Sb., kterou se stanoví Katalog odpadů a Seznam nebezpečných látek, v platném znění
13. Vyhláška č. 395/1992 Sb., kterou se provádějí některá ustanovení zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění
14. Zákon č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů
15. Zákon č. 86/2002 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů
16. Zákon č. 93/2004 Sb. a č. 163/2006 Sb., kterými se mění zákon č. 100/2001 Sb.
17. Zákon č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na ŽP
18. Zákon č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů
19. Zákon č. 185/2001 Sb., o odpadech, ve znění pozdějších předpisů
20. Zákon č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů (vodní zákon), ve znění pozdějších předpisů
21. Zákon č. 86/2002 Sb., o ochraně ovzduší a o změně některých dalších zákonů

22. Nařízení vlády č. 350/2002 Sb., kterým se stanoví imisní limity a podmínky a způsob sledování, posuzování, hodnocení a řízení kvality ovzduší, ve znění nařízení vlády č. 429/20005 Sb.
23. Nařízení vlády č. 351/2002 Sb., kterým se stanoví závazné emisní stropy pro některé látky znečišťující ovzduší a způsob přípravy a provádění emisních inventur a emisních projekcí
24. Nařízení vlády č. 352/2002 Sb., kterým se stanoví emisní limity a další podmínky provozování spalovacích stacionárních zdrojů znečišťování ovzduší
25. Vyhláška MŽP č. 358/2002 Sb., kterou se stanoví podmínky ochrany ozonové vrstvy Země.

Související bezprostředně se záměrem

26. Mott MacDonald, s r.o., Viapont: Studie proveditelnosti a účelnosti (STPÚ) - Rychlostní silnice R 49 Hulín – hranice ČR/SR (Střelná), Praha 2004.
27. Kadlecová, Z. (2006): Dokumentace SEA: Rychlostní silnice R 49, změny územních plánů obcí Zádveřice – Raková, Vizovice, Lhotsko. Posouzení koncepce vlivů na životní prostředí.
28. Ekola group, spol. s r.o.: Dokumentace EIA Rychlostní silnice R 49 Hulín – Fryšták, Praha 2001.

Mapové podklady

29. Mott MacDonald, spol. s r.o., Viapont: Studie proveditelnosti a účelnosti (STPÚ) - Rychlostní silnice R 49 Fryšták – hranice ČR/SR (Střelná), Brno 2006.

Datum zpracování dokumentace: 30. 9. 2006

Zpracovatel oznámení:

Ing. Libor Ládyš, EKOLA group, spol. s r.o., Praha
(osvědčení o odborné způsobilosti č.j. 3772/603/OPV/93 ze dne 8.6. 1993).

Ing. Zuzana Mattušová, EKOLA group, spol. s r.o., Praha

Osoby, které se podílely na zpracování dokumentace:

Mgr. Pavel Dušek, EKOLA group, spol. s r.o., Praha

Mgr. Kateřina Tremlová, EKOLA group, spol. s r.o., Praha

Sídlo a kontaktní adresa zpracovatelů dokumentace:

EKOLA group, spol. s r.o.

Mistrovská 4

108 00 Praha 10

IČO: 63981378

DIČ: CZ63981378

Tel.: 274 784 927-9

Tel./fax: 274 772 002

Zázn.: 222 725 118

Mobil: 777 045 858

E-mail: ekola@ekolagroup.cz