

# 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 4905 Horní Lideč – hranice ČR/SR (Střelná)**

**Oznamovatel:** Ředitelství silnic a dálnic ČR  
Na Pankráci 546/56  
145 05 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 .....	15
8. Výčet dotčených územně samosprávných celků .....	15
9. Výčet navazujících rozhodnutí dle § 10 odst. 4 a správních úřadů, které budou tato rozhodnutí vydávat .....	15
II. Údaje o vstupech.....	16
1. Půda .....	16
2. Voda .....	17
3. Spotřeba surovin.....	18
4. Nároky na dopravní a jinou infrastrukturu .....	19
III. Údaje o výstupech.....	22
1. Ovzduší.....	22
2. Odpadní vody .....	22
3. Odpady .....	23
4. Hluk .....	29
5. Záření radioaktivní, elektromagnetické.....	29
6. Charakteristika environmentálních rizik při možných haváriích a nestandardních stavech .....	29
C. ÚDAJE O STAVU ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ V DOTČENÉM ÚZEMÍ.....	31
I. Výčet nejzávažnějších environmentálních charakteristik dotčeného území.....	31
1. Územní systém ekologické stability (ÚSES).....	31
2. Významné krajinné prvky (VKP).....	31
3. Zvláště chráněná území .....	32
4. Přírodní parky .....	35
5. Památné stromy .....	36

6. NATURA 2000.....	36
7. Krajina, krajinný ráz .....	37
8. Území historického, kulturního nebo archeologického významu.....	38
9. Území hustě obydlená, obyvatelstvo .....	40
10. Situování stavby ve vztahu k územně plánovací dokumentaci.....	40
II. Charakteristika stavu složek ŽP, které budou pravděpodobně významně ovlivněny .....	41
1. O vzduší.....	41
2. Voda .....	42
3. Geomorfologické, geologické a hydrogeologické poměry.....	43
4. Flóra.....	47
5. Fauna .....	50
6. Krajina .....	51
D. ÚDAJE O VLIVECH ZÁMĚRU NA VEŘEJNÉ ZDRAVÍ A NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ...52	
I. Charakteristika možných vlivů a odhad jejich velikosti a významnosti.....	52
1. Sociální a ekonomické vlivy.....	52
2. Vlivy na zdraví obyvatel.....	52
3. Vlivy na akustickou situaci.....	53
4. Vlivy na ovzduší.....	53
5. Vliv na vody .....	54
6. Vlivy na půdu, horninové prostředí a přírodní zdroje .....	55
7. Vlivy na flóru, faunu a ekosystémy.....	57
8. Vlivy na ÚSES a VKP .....	58
9. Vliv na krajinu a krajinný ráz .....	59
10. Vlivy na hmotný majetek a kulturní památky .....	60
II. Rozsah vlivů vzhledem k zasaženému území a populaci.....	60
III. Údaje o možných nepříznivých vlivech přesahujících státní hranice .....	60
IV. Opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů .....	61
Fáze projektových příprav .....	61
Fáze výstavby .....	62
Fáze provozu .....	64
V. Charakteristika nedostatků ve znalostech a neurčitostí, které se vyskytly při specifikaci vlivů .....	65
E. POROVNÁNÍ VARIANT ŘEŠENÍ ZÁMĚRU .....	66
Závěr.....	67
F. DOPLŇUJÍCÍ ÚDAJE .....	69
Mapová a jiná dokumentace týkající se údajů v oznámení.....	69

G. VŠEOBECNĚ SROZUMITELNÉ SHRNU TÍ NETECHNICKÉHO CHARAKTERU .....	70
H. PŘÍLOHA .....	73
• Vyjádření příslušného stavebního úřadu k záměru z hlediska územně plánovací dokumentace .....	73
• Stanovisko orgánu ochrany přírody podle § 45i odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb., ve znění zákona č. 218/2004 Sb. ....	73
Literatura .....	74

**Přehled nejdůležitějších používaných zkratek**

Cl <sup>-</sup>	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
k.ú.	Katastrální území
L <sub>A</sub>	Hladina akustického tlaku A
L <sub>Aeq</sub>	Ekvivalentní hladina akustického tlaku A
MÚK	Mimoúrovňová křižovatka
MŽP ČR	Ministerstvo životního prostředí České republiky
N	Odpady kategorie nebezpečné
NEL	Nepolární extrahovatelné látky
NN	Nízké napětí
NO <sub>x</sub>	Oxidy dusíku
NO <sub>2</sub>	Oxid dusičitý
O	Odpady kategorie ostatní
PAU	Polycyklické aromatické uhlovodíky
PHO	Pásma hygienické ochrany
PLO	Přírodní lesní oblast
PUPFL	Pozemky určené k plnění funkce lesa
RL	Ropné látky
ŘSD	Ředitelství silnic a dálnic
SO <sub>2</sub>	Oxid siřičitý
SR	Slovenská republika
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 4905 Horní Lideč – hranice ČR/SR (Střelná).

Navržený záměr spadá dle přílohy č. 1 zákona č. 100/2001 Sb. ve znění novely zákona č. 93/2004 Sb. a novely zákona č. 163/2004 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.

Rychlostní silnice R 49 Hulín – Fryšták – Lípa – Pozděchov – Valašské Příkazy – hranice ČR/SR (Střelná), má přispět ke zlepšení napojení Zlínské aglomerace na vyšší komunikační síť České republiky a v definitivní podobě i k lepšímu dopravnímu spojení se Slovenskou republikou.

Návrh rychlostní silnice R 49 vychází ze schválené koncepce dopravy Územního plánu velkého územního celku Beskydy.

Úsek rychlostní silnice R 49 stavba 4905 navazuje na stavbu 4904 Pozděchov – Horní Lideč. Termín zahájení výstavby se předpokládá v září roku 2008, dokončení je plánováno v červnu 2010.

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:

Mgr. Zuzana Strnadová

Na dílčích částech spolupracovali:

Ing. Zuzana Mattušová

Mgr. Pavel Dušek

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

e-mail: [zdenka.purdjakova@rsd.cz](mailto: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 5 H o r n í L i d e č – h r a n i c e Č R / S R ( S t ř e l n á )

#### 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 4905 rychlostní silnice R 49 navazuje na stavbu 4904 Pozdřechov – Horní Lideč, vede územím okresu Vsetín po k.ú. Horní Lideč a Střelná na Moravě. Trasa úseku je vedena v prostoru mezi Horní Lidčemi a Valašskými Příkazy východním směrem. Prochází mezi obcemi Střelná a Študlov a pokračuje údolím Lyského potoka do Lyského průsmyku až na hranici SR, kde navazuje na trasu slovenské rychlostní silnice R 6.

Celková délka stavby je 5 546 m.

Úsek posuzované stavby 4905 začíná v km 54,100 trasy R 49. V místě křížení trasy rychlostní silnice R 49 a silnice I/57 je v km 57,356 navržena mimoúrovňová křižovatka MÚK Horní Lideč. Křižovatka typu delta umožňuje stavby 4905 na místní silniční síť, zejména na silnici I. třídy Vsetín – Valašské Klobouky. Úsek překonává několika mostními objekty drobné vodní toky, trať ČD, polních cesty a místní komunikace. Trasa stavby 4905 je vedena v úzkém pásu mezi horskými útvary (CHKO Beskydy a CHKO Bílé Karpaty) na úpatí severních svahů Bílých Karpat. Konfigurace terénu má horský charakter, náročný na vedení nivelety rychlostní silnice.

##### 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 Horní Lideč – Valašské Příkazy je navržena v kategorii S 9,5/70 v délce 600 m.

Přeložka místní komunikace Študlov – Střelná (km 56,974) bude provedena v kategorii S 7,5/70 v délce 200 m. Přeložky místních komunikací v km 59,280 a 59,497 jsou navrženy v kategorii S 7,5/50.

Přeložka polní cesty v km 57,627 je navržena v kategorii P 4/30 v délce 350 m.



### 3. Umístění záměru

Kraj: Zlínský  
Okres: Vsetín  
Katastrální území: Horní Lideč, Střelná na Moravě

### 4. Charakter záměru a možnost kumulace s jinými záměry

Charakter záměru: Novostavba silnice, která je součástí tahu rychlostní silnice R 49 Hulín – Fryšták – státní hranice ČR/SR. Stavba 4905 Horní Lideč – hranice ČR/SR (Střelná) bude vystavěna v kategorii R 25,5/80. Jedná se o výstavbu rychlostní silnice nadregionálního významu.

Vzhledem k výhledovým intenzitám dopravy je stavba 4905 spolu s navazujícími stavbami 4902.2, 4903 a 4904 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

Stavba 4905, stavba 4901 (spojená se stavbou 4902.1) a stavba 4902.2 jsou v případě postupné realizace provozovatelné jako samostatné celky s návazností na stávající silniční síť.

Stavby 4903 a 4904 rychlostní silnice R 49 procházejí horským hřebenem a je třeba je uvést do provozu současně.

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 (2. etapa) 04/2009 – 09/2011
- stavba 4903, 4904 Lípa – Pozdřechov – Horní Lideč, přeložka I/57 09/2010 - 09/2014

Kumulace výstavby stavby 4905 s jinými záměry se nepředpokládá.

### 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 sídelních 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 (Bratřejov I a II, Lačnov I a II). Dále silnice 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 (Střelná) (VIAPONT, Mott MacDonald, 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 silnice v kategorii R 25,5/120 (v horském úseku s tunely R 25,5/80). Kapacita navržené silnice vyhovuje intenzitě dopravy po roce 2035.

Úsek 4905 Horní Lideč – hranice ČR/SR (Střelná) 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 silnice R 49 stavby R 4905 je z mapové přílohy. Zvolené parametry směrového a výškového vedení osy komunikace v horském terénu odpovídají hodnotám pro návrhovou rychlost 80 km/hod. Jejich využití umožňuje snížit rozsah mostních objektů přes příčné erozní rýhy a snížit hloubku zářezů při překonávání hřbetů severních svahů Bílých Karpat.

Nejmenší poloměr směrového oblouku	1 250 m – příčný sklon dostředný 3 %
Nejmenší poloměr výšk. oblouku vypuklého	10 000 m
Nejmenší poloměr výškového oblouku vydutého	15 000 m
Minimální podélný sklon nivelety	0,79 %
Maximální podélný sklon nivelety	4,91 %

### **Šířkové uspořádání, konstrukce vozovky**

Šířkové uspořádání rychlostní silnice, které bude respektováno i na mostních objektech, je 25,5 m.

jízdní pruh	4 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
<b>Celková volná šířka komunikace</b>		<b>= 25,50 m</b>

Konstrukce vozovky je navržena ve dvou variantách – živičná a cementobetonová.

### Mimoúrovňové křižovatky

V místě křížení trasy rychlostní silnice R 49 a silnice I/57 je v km 57,356 navržena mimoúrovňová křižovatka MÚK Horní Lideč. Křižovatka typu delta umožňuje připojení resp. odpojení na místní silniční síť, zejména na silnici I. třídy č. I/57 Vsetín – Valašské Klobouky. Minimální poloměry křižovatkových ramp o R = 60 m, vratné větve jsou navrhovány na návrhovou rychlost  $v_n = 40$  km/hod.

### Mostní objekty

V trase stavby 4905 je plánováno vybudovat celkem 14 mostních objektů, z toho 10 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 4905 Horní Lideč – hranice ČR/SR (Střelná) se plánuje výstavba následujících objektů:

km 54,334	most na rampě MÚK přes bezejmenný potok	dl. 12 m	1 pole
km 54,356	most na rampě MÚK přes bezejmenný potok	dl. 12 m	1 pole
km 54,354	most na R 49 přes I/57 a bezejmenný potok	dl. 219,5 m	7 polí
km 54,657	most na R 49 přes trať ČD	dl. 40,5 m	1 pole
km 55,245	most na R 49 přes bezejmenný potok	dl. 96,5 m	4 pole
km 56,208	most na R 49 přes bezejmenný potok	dl. 5,32 m	1 pole
km 56,467	most na R 49 přes bezejmenný potok	dl. 5,32 m	1 pole
km 56,974	most na R 49 přes MK a potok Střelenka	dl. 44,5 m	3 pole
km 57,627	most na polní cestě přes R 49	dl. 80,5 m	3 pole
km 58,153	most na R 49 přes polní cestu a potok Lysky	dl. 82,5 m	3 pole
km 58,849	most na R 49 přes Čaminský potok	dl. 120,5 m	4 pole
km 59,288	most na R 49 přes místní komunikaci a potok Korytná	dl. 87,5 m	4 pole
km 59,497	most na místní komunikaci přes R 49	dl. 86,5 m	4 pole
km 59,645	most na R 49 přes bezejmenný potok	dl. 5,32 m	1 pole

**Křižující komunikace**

Realizace rychlostní silnice R 49 – stavba R 4905 si vyžádá přeložku silnice I/57 Horní Lideč – Valašské Příkazy v délce 600 m a v kategorii S 9,5/70.

**Místní komunikace a polní cesty, provizorní komunikace**

Přeložka polní cesty v km 57,627	kategorie P 4/30	dl. 350 m
Přeložka místní komunikace Študlov – Střelná (km 56,974)	kategorie S 7,5/70	dl. 200 m
Přeložka místní komunikace v km 59,280	kategorie S 7,5/50	dl. 200 m
Přeložka místní komunikace v km 59,497	kategorie S 7,5/50	dl. 300 m
Provizorní komunikace sil. I/57	kategorie S 7,5/50	dl. 300 m

**Opěrné a zárubní zdi**

Zárubní zeď v km 53,550 – 55,700 vlevo	dl. 200 m
Zárubní zeď v km 55,550 – 55,850 vpravo	dl. 300 m
Zárubní zeď v km 57,550 – 57,700 vlevo, vpravo	dl. 2x 150 m

**Protihluková opatření**

Ke zmírnění hluku emitovaného provozem automobilů na plánované rychlostní silnici R 49 v úseku stavby 4905 jsou dle Studie proveditelnosti a účelnosti (VIAPONT, Mott MacDonald, 2004) předběžně navržena následující protihluková opatření:

km 54,100 – 54,400 vlevo	protihluková stěna MÚK Horní Lideč; délka 400 m, výška 4 m, rodinné domy ve vzdálenosti 200 m
km 54,350 – 54,800 vpravo	protihluková stěna MÚK Val. Příkazy; délka cca 550 m, výška 4 m; rodinné domy ve vzdálenosti 200 m
km 57,750 – 58,400 vlevo	protihluková stěna Střelná, délka 400 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.

**Přeložky inženýrských sítí, komunikací a další opatření**

V souvislosti s realizací R49 v úseku stavby 4905 bude třeba provést následující přeložky a úpravy inženýrských sítí:

nespecif. km	přeložka vedení VVN MÚK Horní Lideč	délka úpravy: 1 200 m
nespecif. km	přeložka vedení VN MÚK Horní Lideč	délka úpravy: 800 m
nespecif. km	přeložka vedení NN MÚK Horní Lideč	délka úpravy: 550 m
nespecif. km	přeložka VTL plynovodu MÚK Horní Lideč	délka úpravy: 500 m
km 55,450	přeložka vodovodu	délka úpravy: 250 m
km 56,550	přeložka vedení VN	délka úpravy: 500 m

km 56,600	přeložka VTL plynovodu	délka úpravy: 500 m
km 57,300 – 58,800	přeložka VTL plynovodu	délka úpravy: 1 500 m
km 57,400	přeložka vedení VN	délka úpravy: 400 m
km 58,900	přeložka vedení VN podél R 49	délka úpravy: 600 m
km 59,300	přeložka vedení VN podél R 49	délka úpravy: 400 m
Dále:		
přeložky místních telefonních kabelů		délka úpravy: 500 m
přeložky dálkových (optických) kabelů		délka úpravy: 500 m

### Úpravy vodních toků

V rámci stavby 4905 jsou dle STPÚ plánovány následující úpravy:

km 54,350	úprava pravostranného přítoku potoka Brumovka	délka úpravy: 350 m
km 55,245	úprava bezejmenného potoka	délka úpravy: 150 m
km 56,210	úprava levostranného přítoku potoka Střelenka	délka úpravy: 150 m
km 56,470	úprava levostranného přítoku potoka Střelenka	délka úpravy: 250 m
km 56,970	úprava potoka Střelenka	délka úpravy: 300 m
km 58,150	úprava potoka Lysky	délka úpravy: 150 m
km 58,850	úprava Čaminského potoka	délka úpravy: 150 m
km 59,290	úprava potoka Korytná	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 rozražců a stupňů odpovídajícím bystřinnému charakteru proudění.

### Koncepce odvodnění

Trasa stavby 4905 prochází územím mimo PHO. Před zaústěním příkopu nebo kanalizace do málo kapacitních recipientů by měla být navržena retenční nádrž.

### Zemní práce, bilance zemin

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

Výkop v trase	820 000 m <sup>3</sup>
Výměna podloží	150 000 m <sup>3</sup>
Z toho nevhodný materiál	- 400 000 m <sup>3</sup>
K dispozici pro násyp	570 000 m <sup>3</sup>
Násyp v trase	600 000 m <sup>3</sup>
Materiál pro výměnu podloží	150 000 m <sup>3</sup>
Násypový materiál pro přísyp	50 000 m <sup>3</sup>
Násyp celkem	800 000 m <sup>3</sup>

Materiál k dispozici pro násyp	570 000 m <sup>3</sup>
Potřeba materiálu pro násyp	800 000 m <sup>3</sup>
Potřeba vhodného násypového materiálu	230 000 m <sup>3</sup>

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

V km 53,85 až 59,645 se střídají regiony s převahou jílovcovo – prachovcových 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 z předchozích staveb 4903 a 4904, které budou raženy převážně v pískovcích.

### **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 cest

Po vybudování a zprovoznění stavby rychlostní silnice R 49 – stavba 4905 bude rekultivována 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: 09/2008

Ukončení výstavby: 06/2010

Pozn.: Stavby 4903 a 4904 rychlostní silnice procházejí horským hřebenem a je třeba je uvést do provozu současně. Navazující stavby 4901 (spojená se stavbou 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: Horní Lideč

Střelná na Moravě

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 4905 prochází v celé trase střídavě přes louky, drobnější lesní pozemky a zemědělsky využívané pozemky. V konečné části u hranic se SR prochází stavba 4905 souvislejšími lesními celky.

Celkový trvalý zábor zemědělského půdního fondu v důsledku realizace stavby 4905 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 Map tříd ochrany ZPF Zlínského kraje (1:5000) však lze konstatovat, že stavbou budou dotčeny půdy následujících tříd ochrany ZPF:

**Tabulka 1: Třídy ochrany ZPF půd dotčených stavbou 4905 – dle jednotlivých katastr. území**

Katastrální území	Třída ochrany ZPF
Horní Lideč	III., IV., V.
Valašské Příkazy	III., IV., V.
Střelná	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 rekultivačním dočasného 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 zábery 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 dočasného záboru ZPF stavbou bude součástí dokumentace EIA.



### **Pozemky určené k plnění funkce lesa (PUPFL)**

Stavba 4905 prochází v celé trase přes drobné lesní pozemky (v km stavby cca 54,650 – 54,850, 55,900 – 56,100, 57,200, 57,400). V konečném úseku stavba protíná souvislejší lesní celky. 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 4905 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 se spotřeba pitné vody nepředpokládá.

### **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.**

## **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 a mýtného.

### **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 4905 je cca 800 000 m<sup>3</sup>. 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

##### 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 - Valašské Klobouky. Na těchto komunikacích je mj. realizována 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.

**Tabulka 2: Intenzity dopravy v roce 2006 na stávající komunikační síti**

Úsek	Kategorie vozidla		
	Osobní	Těžká	Celkem
Silnice I/49 (úsek 7-1330) – Horní Lideč – křižovatka s komunikací směr Francova Lhota	2 268	1 011	<b>3 279</b>
Silnice I/49 (úsek 7-1340) – křižovatka s komunikací směr Francova Lhota – hranice ČR/SR	2 082	2 763	<b>4 845</b>

V následující tabulce je uvedeno porovnání intenzit dopravy pro rok 2004 a silniční síť v roce 2015 bez R 49 a pro stav po otevření R 49 (dle STPÚ, VIAPONT, Mott MacDonald, 2004)

**Tabulka 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 4905 Horní Lideč – hranice ČR/SR)	osobní	0	3 547
	těžká	0	2 228
	<b>celkem</b>	<b>0</b>	<b>5 775</b>
I/49 (Valašská Polanka – Horní Lideč)	osobní	3 809	1 589
	těžká	1 471	291
	<b>celkem</b>	<b>5 280</b>	<b>1 880</b>
I/57 (Horní Lideč – Valašské Klobouky)	osobní	2 686	1 688
	těžká	754	259
	<b>celkem</b>	<b>3 440</b>	<b>1 947</b>

### 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 silnici 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.

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

**Tabulka 4: Intenzity dopravy v úseku stavby 4905 – výhled do r. 2030**

Úsek	Kategorie vozidla	2015	2020	2025	2030
MÚK Horní Lideč – hranice ČR/SR	osobní	4 496	4 806	4 961	5 147
	těžká	2 785	2 883	2 941	3 000
	<b>celkem</b>	<b>7 281</b>	<b>7 689</b>	<b>7 902</b>	<b>8 147</b>

#### 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 55,450 stavby bude třeba provést přeložku vodovodu. Dále bude nutné realizovat přeložku VTL plynovodu v km 57,300 – 58,800 a v km 56,600 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 Lideč.

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 se nepředpokládá.

### 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.

##### *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. skrývkové práce.

##### *c/ Hlavní liniové zdroje znečištění*

Posuzovaná stavba je typem liniového zdroje znečištění.

V souvislosti se záměrem lze očekávat emise CO, NO<sub>x</sub>, C<sub>x</sub>H<sub>y</sub> a PM<sub>10</sub>. Největší zastoupení ve výfukových plynech mají **oxidy dusíku (NO<sub>x</sub>)**. 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 – 124 785 m<sup>2</sup>; 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 76 742 m<sup>3</sup>/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 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 zabraňující 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 vznikajících ve fázi výstavby a provozu záměru.

### **3.1 Odpad vznikající při výstavbě**

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 v km 55,450, přeložky VN a NN, místních telefonních kabelů, dálkové optické kabely, přeložka VTL 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 zbaveny 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.

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).

**Tabulka 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
15 02 02	Absorpční činidla, filtrační materiály (včetně olejových filtrů jinak blíže neurčených), čisticí tkaniny a ochranné oděvy znečištěné nebezpečnými	N

Kód druhu odpadu	Název odpadu	Kategorie odpadu
	látkami	
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.

**Tabulka 6: Seznam předpokládaných druhů odpadů vznikajících při provozu**

Kód druhu odpadu	Název odpadu	Kategorie odpadu
15 02	Absorpční činidla, filtrační materiály, čisticí tkaniny a ochranné oděvy	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, zákona č. 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 apod.). 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 tak 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, t.j. utěsnění trhlin a děr, uzavřením ventilů apod.,
- sanovat postižené lokality materiály sajícími 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. 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.

Posuzovaný záměr se dostává do střetu s jedním prvkem územního systému ekologické stability (viz. Syntézní mapa střetu zájmů posuzovaného úseku R 49 s jednotlivými faktory životního prostředí v příloze F tohoto oznámení):

##### NRBK 150 Makyta - Javorina

Umístění: km 58,8 stavby

Popis: nadregionální biokoridor a lokální biocentrum kolem potoka Lysky; dřeviny olše šedá (*Alnus incana*), meruzalka alpská (*Ribes alpina*), kalina obecná (*Viburnum opulus*), javor mléč (*Acer platanoides*), třešeň ptačí (*Prunus avium*), smrk ztepilý (*Picea abies*), ostružiník maliník (*Rubus idaeus*), habr obecný (*Carpinus betulus*), topol osika (*Populus tremula*), vrba (*Salix* sp. několik druhů), dub letní (*Quercus robur*), bez černý (*Sambucus nigra*).

Bylinné patro tvoří mezofytní luční druhy: svízelka chlupatá (*Cruciata laevipes*), rožec rolní (*Cerastium arvense*), kakost luční (*Geranium pratense*) a mezohygrofytní až hygropytní druhy – tužebník jilmový (*Filipendula ulmaria*), blatouch bahenní (*Caltha palustris*), kostival hlíznatý (*Symphytum tuberosum*), ocún jesenní (*Colchicum autumnale*). Podle mapových podkladů MŽP jde o NRBK K 150 – Makyta-Javorina, který je veden po hřebenech Bílých Karpat a Beskyd. Do ochranného pásma NRBK je vložen LBK podél potoka Lysky.

Konflikt: trasa komunikace se kříží s biokoridorem v údolí podél Čaminského potoka

Návrh opatření: plánovaný most o délce 100 m by měl být postačující, důležitá je úprava podmostí, aby byla zachována funkce biokoridoru nadregionálního významu

#### 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. o ochraně přírody a krajiny, v platném znění:

- bezejmenný potok (km stavby 54,350)
- bezejmenný potok (km stavby 55,245)
- bezejmenný potok (km stavby 56,210)
- potok Střelenka (km stavby 56,970)
- potok Lyska (km stavby 58,150)
- Čaminský potok (km stavby 58,850)
- potok Korytná (km stavby 59,290)
- lesní porosty v km cca 58,800 – 59,646 (hranice ČR/SR), v další části stavby pak jednotlivé drobnější lesní porosty

Záměrem nebudou v úseku stavby 4905 dotčeny žádné registrované VKP (dle § 6 zákona č. 114/1992 Sb. v platném znění).

### 3. Zvláště chráněná území

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

Posuzovaná stavba nezasahuje do ochranného pásma níže uvedených zvláště chráněných území.

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

#### PP Hrádek

Popis:	Přírodní památku Hrádek tvoří extenzivní sad s orchidejovou loukou na jihovýchodním okraji obce Študlov.
Výměra:	3,1963 ha
Vyhlášení:	1999
Důvod vyhlášení:	Zachování a ochrana květnaté louky s výskytem zvláště chráněných druhů rostlin, zejména orchidejí a ochrana populací vzácných a teplomilných druhů flóry – ožanky kalamandry ( <i>Teucrium chamaedrys</i> ) a pcháče bezlodyžného ( <i>Cirsium acaule</i> ), včetně teplomilné entomofauny (saranče vrzavá).
Botanika:	Na lokalitě bylo zjištěno nejméně 7 druhů orchidejí: vstavač mužský znamenáný ( <i>Orchis mascula</i> subsp. <i>signifera</i> ), vemeník dvoulistý ( <i>Platanthera bifolia</i> ), hlavinka horská ( <i>Traunsteinera globosa</i> ) a další. Na prameništích a podmáčených místech se objevuje vegetace svazu <i>Calthion</i> s prstnatcem májovým



(*Dactylorhiza majalis*), ostřicí žlutou (*Carex flava*), sítinou článkovanou (*Juncus articulatus*) a sítinou sivou (*Juncus inflexus*). Dále zde roste např. hořec brvitý (*Gentianopsis ciliata*), jetel kaštanový (*Trifolium spadiceum*) a plavuň vidlačka (*Lycopodium clavatum*).

**Zoologie:** Ze vzácnějších druhů rovnokřídlých se zde vyskytuje bohatá populace saranče vrzavé (*Psophus stridulus*), saranče (*Chorthippus vagans*), z kobylek (*Leptophyes albovittata* a *Metrioptera bicolor*), z motýlů např. ohniváček modroleký (*Lycaena hippothoe*). Vhodné podmínky pro hnízdění zde nacházejí běžné druhy ptactva, vzácně se vyskytuje i žluna šedá (*Picus canus*).

**Konflikt se záměrem:** - není -

### NPR Pulčín - Hradisko

**Popis:** Území NPR tvoří Pulčínské skály na vrcholu Hradisko (773 m) včetně jeho prudkých svahů a dalších v lese ukrytých skalních útvarů, asi 0,5 km severně od obce Pulčín.

**Celková výměra:** 72,73 ha

**Vyhlášení:** 1989

**Důvod vyhlášení:** Ochrana význačných skalních útvarů - největšího skalního města v pískovcích moravské části Karpat, které je tvořeno drobnými i rozsáhlými skalními stěnami, bloky, kamenným mořem, sutěmi a dalšími pseudokrasovými jevy. V části lesních porostů je zachována přirozená druhová skladba.

**Botanika:** Vegetaci tvoří zbytky květnatých bučin podsvazu *Eu-Fagenion*. Travinobylinná společenstva (bývalé pastviny) na svahových (deluviálních) hlínách mají povahu zarůstajících luk s řadou teplomilných druhů rostlin. Podél pramenných stružek je vyvinuta vegetace svazu *Calthion*. Nápadnou skupinou jsou také druhy lišejníků rostoucích na skalách (epilitické lišejníky). Roste zde např. pupkovka puchýřkatá (*Lasallia pustulata*), pupkovka srstnatá (*Umbilicaria hirsuta*) či mapovník mísničkový (*Rhizocarpon lecanorinum*).

**Zoologie:** Vyskytuje se tu celá řada zvláště chráněných živočichů: batolec duhový (*Apatura iris*), mlok skvrnitý (*Salamandra salamandra*), kuňka žlutobřichá (*Bombina variegata*), ropucha obecná (*Bufo bufo*), ještěrka obecná (*Lacerta agilis*), strakapoud bělohřbetý (*Dendrocopos leucotos*), datel černý (*Dryocopus martius*), krutihlav obecný (*Jynx torquilla*), vrápenec malý (*Rhinolophus hipposideros*), netopýr ušatý (*Plecotus auritus*). Území rezervace je součástí areálu ohrožených druhů šelem - rysa ostrovida (*Lynx lynx*), medvěda hnědého (*Ursus arctos*) a vydry říční (*Lutra lutra*).

Konflikt se záměrem: - není -

### 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 km<sup>2</sup> 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*), kravec uherský (*Anthoxia hungarica*), žluťásek 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 (*Cotumix cotumix*), chřástal polní (*Crex crex*), včelojed lesní (*Permis apivorus*), 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 salamandra*), 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 solitérními stromy. Severovýchodní část pohoří v okolí Valašských Klobouků 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 ojedinelého 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 obnovení 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 dřípěný ( <i>Prunella laciniata</i> ), hořec brvitý ( <i>Gentianopsis ciliata</i> ) a další. Převládajícím a zároveň přírodě nejbližším typem vegetace jsou dubohabrové háje. (Zdroj: www.slovacko.cz)
Konflikt se záměrem:	- není -

## 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 4905 se nacházejí tyto památné stromy:

- Dub letní (*Quercus robur*) na okraji souvislé zástavby Horní Lidče. 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.
- Lípa velkolistá (*Tilia platyphyllos*), na okraji silnice v intravilánu obce Študlov. Obvod kmene 590 cm, výška 21 m, stáří asi 250 let.

Žádný z těchto památných stromů nebude záměrem dotčen.

## 6. NATURA 2000

V širším zájmovém území plánované stavby 4905 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.

### 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.

Hrušová dolina (navržená evropsky významná lokalita)

Kód lokality: CZ0722199

Rozloha: 98,30 ha

Kategorie CHÚ: CHKO

Poloha: Lokalita leží ve východní části Bílých Karpat, 2,5 km východně od kostela v Nedašově, při hranici se Slovenskem, na SZ svazích kóty Kaňúr (791 m)

Popis: Terén je poměrně členitý; jedná se o horní část kopce svažující se mírně až velmi prudce směrem převážně severozápadním do údolí menšího potoka. Lokalita je asi ze tří čtvrtin odlesněná, zbytek tvoří dva větší lesní porosty. Hlavním předmětem ochrany je stařinec dlouholistý moravský (*Tephroseris longifolia subsp. moravica*), který roste pouze v České a Slovenské republice, je endemit nejzápadnější části Karpat.

(Zdroj: <http://stanoviste.natura2000.cz>)

Horní Vsacko (navržená ptačí oblast)

Kód lokality: CZ0721023

Rozloha: 27 001,03 ha

Kategorie CHÚ: Ptačí oblast

Popis: Navrhovaná ptačí oblast je porostlá z větší části lesem, zbytek tvoří louky a pastviny. Původní pralesovité porosty představují nepatrný zlomek celkové rozlohy lesů, převážnou část hospodářských lesů tvoří smrkové monokultury.

Druhy, jež jsou hlavním předmětem ochrany:

chřástal polní (*Crex crex*), čáp černý (*Ciconia nigra*), datlík tříprstý (*Picoides tridactylus*), jeřábek lesní (*Bonasa bonasia*), Lejsek malý (*Ficedula parva*), strakapoud bělohřbetý (*Dendrocopos leucotos*), ůuhýk obecný (*Lanius collurio*).

(Zdroj : <http://ptaci.natura2000.cz>)

## 7. Krajina, 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).

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.

Trasa stavby 4905 probíhá v blízkosti obce *Střelná*, jejíž severní část je zařazena do CHKO Beskydy. Obec leží na moravsko-slovenské hranici v Lyském průsmyku, který odděluje Bílé Karpaty na jihu od Javorníků na severu. Obcí protéká potok Střelenka. Nejvyšší horou v okolí je Končítá (817 m n.m.), přímo nad obcí se vypíná kopec Čubek (678 m n.m.).

Navrhovaná rychlostní silnice R 49 v úseku Horní Lideč – hranice ČR/SR prochází jak zemědělsky využívanou krajinou tak i četnými loukami a lesními porosty. Trasa stavby 4905 je vedena v úzkém pásu mezi horskými masívy Bílých Karpat a Beskyd, údolím Lyského potoka do Lyského průsmyku.

Stavba se zapojí do význačné liniové dominanty tvořené koridorem trati ČD 280. Charakter krajiny v tomto úseku je ovlivňován podhůřím Bílých Karpat a Beskyd, dále četnými drobnými vodními toky a lesíky. Dalšími významnými krajinotvornými složkami jsou orná půda, komunikace v zájmovém území a obytná zástavba obcí Horní Lideč, Valašské Příkazy a Střelná.

## **8. Území historického, kulturního nebo archeologického významu**

### 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 cisterciánského 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.

### Střelná

První písemná zpráva o existenci obce se objevuje ve svědecké výpovědi o hranicích mezi panstvími lednickým a brumovským, podepsané Menhardtem ze Slopného a Vršatce, z roku 1479. Existují i domněnky, že Střelná vznikla už koncem 13. století.

Jméno obce vychází z původní obranné funkce (Střelná byla a je hraniční vesnicí). V prvních stoletích existence obce zde sídlili střelci, bránci hranici, svědčí o tom i znak obce - okřídlený šíp. Střelná byla součástí Brumovského panství, stejně jako okolní obce. První přesnější údaj o počtu obyvatel Střelné je až z roku 1764, kdy císařovna Marie Terezie nařídila očíslování domů a vedení evidence obyvatel.

Střelná, vzhledem ke své poloze, byla v dřívějších dobách velmi neklidným územím. Nejhorším údobím zdejší historie bylo 17. a začátek 18. století. Dvakrát byla osada téměř zničena - roku 1663 vpádem turko-tatarským a v letech 1704-1708 za kurucké vojny.

K zajímavostem obce patří:

- *chalupa se stodolou č.p. 18* - pozůstatek původní dřevěné zástavby v obci
- *kostel Panny Marie Nanebevzaté*
- *roubená dřevěná zvonice východního typu* - patří do původní zástavby obce

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

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

### Zlínský kraj

Obce Horní Lideč, Valašské Příkazy a Střelná jsou součástí Zlínského kraje. Svou rozlohou 3 964 km<sup>2</sup> je Zlínský kraj čtvrtým nejmenším krajem v republice. Hustota zalidnění 150 obyvatel/km<sup>2</sup> výrazně převyšuje republikový průměr. Nejvyšší zalidněnost je v okrese Zlín (189 obyvatel/km<sup>2</sup>) a nejnižší v okrese Vsetín (128 obyvatel/km<sup>2</sup>).

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

V následující tabulce uvádíme přehled charakteristik nejbližších obcí.

**Tabulka 7: Vybrané statistické údaje o složení obyvatelstva nejbližších obcí (k 1. 7. 2004)**

Obec	Počet obyvatel celkem	Ženy	Muži
Horní Lideč	1373	699	674
Valašské Příkazy	271	135	136
Střelná	606	304	302

## 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 (viz. příloha H).**



## II. Charakteristika stavu složek ŽP, 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.

**Tabulka 8: 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

(Zdroj: ČHMÚ)

**Tabulka 9: 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

(Zdroj: ČHMÚ)

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, který je za období 1961 – 1990 8,1 °C. V roce 2003 byla ve Zlínském kraji průměrná teplota 7,6 °C.

#### Kvalita ovzduší

Dotčené obce Horní Lideč, Valašské Příkazy a Střelná 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 4905 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 4905 dotčení a úpravu následujících vodních toků:

km 54,350	úprava pravostranného přítoku potoka Brumovka	350 m
km 55,245	úprava bezejmenného potoka	150 m
km 56,210	úprava levostranného přítoku potoka Střelenka	150 m
km 56,470	úprava levostranného přítoku potoka Střelenka	250 m
km 56,970	úprava potoka Střelenka	300 m
km 58,150	úprava potoka Lysky	150 m
km 58,850	úprava Čaminského potoka	150 m
km 59,290	úprava potoka Korytná	150 m
km 59,645	úprava bezejmenného potoka	150 m

Území plánované stavby 4905 Horní Lideč – hranice ČR/SR je odvodňováno v rámci následujících povodí:

- hydrolog. povodí č. 4.11.01.04.40 - Senice
- hydrolog. povodí č. 4.21.08.06.60 - Brumovka
- hydrolog. povodí č. 4.11.01.04.30 - Střelenka

V místě trasy projektované stavby 4905 ani v jejím nejbližším okolí není situována žádná vodní nádrž.

Stavba 4905 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,
- těžít rašelinu v množství přesahujícím 500 tisíc m<sup>3</sup> v jedné lokalitě, pokud nebude na základě hydrologického průzkumu prokázáno, že těžba rašeliny neohrozí kapacitu jímací oblasti,
- těžít 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,
- těžít 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 m<sup>3</sup>, 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 4905 jsou zásobeny pitnou vodou z veřejného vodovodu.

### **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 rytmickým střídáním lavic jílovců a pískovců probíhá nehluboký oběh podzemní vody s přípovrchovým 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<sup>-1</sup>.

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 Západní Karpaty, celku Javorníky.

Stavbou 4905 bude dotčeno několik podcelků - Luhačovická vrchovina a Pulčínská 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 vrstvami 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 jílovcí.

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 pestrou škálou sedimentů. Jsou zde zastoupeny jednak fluviální 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 fluviálních 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 CaCO<sub>3</sub>.

### **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 fluviálních sedimentů a sedimenty občasných toků**

Tento rajón je tvořen pestrou škálou sedimentů, zastoupeny jsou fluviální písčitohlinité sedimenty a jílovitopísčité sedimenty občasných toků, které se nacházejí v údolních nivách potoků. V důsledku nepřítomnosti větších vodních toků prakticky chybějí fluviální 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 terénem.

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 zemín 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. Nevětralé 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 terénu 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.

### **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 km<sup>2</sup> 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 (rozpukání) hornin a tektonicky porušené zóny.

Příznivé podmínky pro oběh podzemní vody jsou ve zvětralínovém plášti a v zóně podpovrchového rozpukání, kterým voda v atmosférických srážek proniká až na kompaktnější, špatně propustné skalní 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 fluviální 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<sup>-1</sup>. Limitujícím faktorem, snižujícím vodohospodářský význam zejména fluviálních náplavů, je kvalita podzemní vody, která je negativně ovlivněna lidskou činností.

### **Eroze**

Vodní eroze patří mezi nejvýraznější problémy ve Zlínském kraji, zvláště v okrese Zlín. V zájmovém území se podle údajů Výzkumného ústavu meliorací a ochrany půd (VÚMOP) vyskytují pozemky náležející do nejvyššího stupně ohrožení s potenciálním smyvem půdy vyšším než 7,6 t/ha/rok. Problematika vodní eroze je řešena zatravněním pozemků, budováním záchytných příkopů a zachováním tradiční organizace území se zatravněnými plochami a mezemi. Vzhledem k vysokému zastoupení trvalých travních porostů je rozsah splavenin omezen.

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 autochtonních dřevin.

### **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 Sj).

**Tabulka 10: Evidované sesuvy v zájmové oblasti (Geofond Praha)**

Lokalita	Číslo sesuvu	Stupeň aktivity	Rok revize
Střelná	3303	Aktivní	1979
Střelná	3318	Stabilizovaný	1979
Střelná	3325	Stabilizovaný	1979
Střelná	3350	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.

#### **CHLÚ, DP, poddolovaná území, těžba**

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.

## **4. Flóra**

Plánovaná trasa silnice R 49 – úsek stavby 4905 se nalézá v přechodné nereprezentativní zóně Vsetínského bioregionu. Podle fyto geografického členění je hodnocené území součástí Karpatského mezofytika, fyto geografického okresu **79 Zlínské vrchy**.

Flóra je tvořena běžnými druhy moravských Karpat. K typickým druhům patří např. ostřice chlupatá (*Carex pilosa*), ostřice převislá (*Carex pendula*), ječmenka evropská (*Hordeum europaeus*), měsíčnice vytrvalá (*Lunaria rediviva*), kyčelnice žláznatá (*Dentaria glandulosa*), hvězdnatec zubatý (*Hacquetia epipactis*), pryšec mandloňovitý (*Euphorbia amygdaloides*), kakost hnědočervený (*Geranium phaeum*), svízel jarní (*Cruciata glabra*), tolije bahenní (*Parnassia palustris*). Zvlášť významný je výskyt šafránu bělokvětého (*Crocus albiflorus*), razilky smrduté (*Aposeris foetida*) či starčku dlouholistého (*Tephrosia 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 strvalým 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 clematitis*), 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 ruderalní 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 trávovitý (*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. Převládají 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. Přebývá smrk ztepilý (*Picea abies*), buk lesní (*Fagus sylvatica*), javor klen (*Acer pseudoplatanus*), jeřáb ptačí (*Sorbus aucuparia*), břiza 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*), vřeska nachová (*Prenanthes purpurea*), starček Fuchsův (*Senecio fuchsii*), strdivka jednokvětá (*Melica uniflora*), ostružiník (*Rubus* sp.), čistec lesní (*Stachys sylvatica*), přeslička lesní (*Equisetum sylvaticum*), zběhovec 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*), devěsíl 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*), medyňkem 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*), rozrazilem 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 botanický průzkum s komplexním výčtem zjištěných taxonů a s pozorností na výskyt zvláště chráněných druhů rostlin. V rámci botanického průzkumu bude také vyhodnocen zásah do vzrostlé zeleně.

## 5. Fauna

Zájmové území se nachází ve Vsetínském bioregionu. Fauna tohoto bioregionu se skládá z fauny karpatské horské fauny. 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 bělohřbetý (*Dendrocopos leucotos*), kos horský (*Turdus torquatus*), ořešník kropenatý (*Nucifraga caryocatactes*), mlok skvrnitý (*Salamandra salamandra*), kuňka žlutobřichá (*Bombina variegata*). Z měkkýšů vřetenatka *Vestia ranojevici*, řasnatka žebernatá (*Macrogastra latestriata*), 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 pokrovní ( <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> )	tuhýk 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

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.

## 6. Krajina

V uvedeném úseku 4905 je R 49 vedena územím horského charakteru mezi dvěma horskými masívy Bílých Karpat a Beskyd. Stavba 4905 protíná část krajiny, která se vyznačuje vysokým podílem orné půdy, ale i přírodních a přírodě blízkých prvků, z nichž nejcennější část představují lesní celky, trvalé travní porosty s rozptýlenou zelení.

Úsek začíná v km 54,100 za mimoúrovňovou křižovatkou Horní Lideč v nadmořské výšce okolo 500 m n.m. Navrhovaná rychlostní silnice R 49 v úseku Horní Lideč – hranice ČR/SR (stavba 4905) přemostňuje několik drobných vodních toků, vede přes drobnější lesní porosty, zemědělsky obdělávané plochy a extenzivně využívané louky. Dále navrhovaná komunikace překračuje několik místních komunikací a polních cest.

Stavba v km 58,800 protíná nadregionální biokoridor Makyta – Javorina a pokračuje Lyským průsmykem na hranice se Slovenskou republikou, kde tento úsek 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 NO<sub>2</sub>

Krátkodobá expozice vyššími koncentracemi NO<sub>2</sub> 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<sup>-3</sup>, která je v současné legislativě zakotvena jako imisní limit. V hodnocení rizik tedy uvažujeme z hlediska bezpečnosti RBC(NO<sub>2</sub>) = 40 µg.m<sup>-3</sup>.

#### 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 Horní Lideč – hranice ČR/SR 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 (VIAPONT, Mott Mac Donald, 2004) předpokládá vliv záměru z hlediska akustické situace na chráněnou zástavbu v km 54,100 – 54,400 vlevo, v km 54,350 – 54,800 vpravo, v km 57,750 – 58,400 vlevo 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  $\text{NO}_x$ , CO a benzenu.

Největší zastoupení ve výfukových plynech mají oxidy dusíku (NO<sub>x</sub>). 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 roce 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 4905 Horní Lideč – hranice ČR/SR 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 4905 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 navazující 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 4905 střídavě prochází přes louky, drobnější lesní pozemky a zemědělsky využívané pozemky. Na konci posuzovaného úseku u hranic se Slovenskou republikou protíná souvislejší lesní pozemky.

Celkový trvalý zábor zemědělského půdního fondu v důsledku realizace stavby 4905 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 4905 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 požadovaných 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 bude budování mostních objektů.

Navržená trasa prochází oblastí, kde je řada úseků náchylných k sesuvům. V daném území jsou evidovány i staré sesuvy. 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 dodržáním 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. Floristický průzkum zájmového území stavby 4905 Horní Lideč – hranice ČR/SR 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 silnici 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 jevilo 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. 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 a VKP**

Trasa komunikace bude překračovat NRBK Makyta – Javorina v km 58,800. Tento prvek ÚSES bude přemostěn o dostatečné šířce, tudíž se nepředpokládá ovlivnění jeho funkčnosti.

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

1. bezejmenný potok (km stavby 54,350)
2. bezejmenný potok (km stavby 55,245)
3. bezejmenný potok (km stavby 56,210)
4. potok Střelenka (km stavby 56,970)
5. potok Lyska (km stavby 58,150)
6. Čaminský potok (km stavby 58,850)

7. potok Korytná (km stavby 59,290)
8. lesní porosty v km cca 58,800 – 59,646 (hranice ČR/SR), v další části stavby pak jednotlivé drobnější lesní porosty

V úseku stavby 4905 nebudou dotčeny žádné registrované VKP (dle § 6 zákona č. 114/1992 Sb. v platném znění).

Dle STPÚ (VIAPONT, Mott Mac Donald, 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.I.6 Úpravy vodních toků) se příliš neslučují 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

Posuzovaná krajina má charakter zemědělské krajiny s četnými přírodními prvky (lesy, louky, vodní toky). Přítomnost nového antropogenního útvaru v krajině ve formě liniové stavby může znamenat negativní zásah do krajinného rázu a často i snížení estetické hodnoty. Snížení negativního vlivu a estetické kvality území lze dosáhnout citlivým umístěním stavby do krajiny, plynulým navržením komunikace, vhodným výškovým řešením, výsadbou stromů a keřů na svazích komunikace.

V souvislosti s výstavbou rychlostní silnice R 49 v úseku Horní Lideč – hranice ČR/SR budou provedeny vegetační výsadby (stromové a keřové) na náspech a zářezích tělesa komunikace. Tyto výsadby budou v krajině pozitivně působícím prvkem, který bude jednak 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.

Významné negativní ovlivnění vizuálních (pohledových) poměrů neočekáváme. Stavba nebude působit jako překážka ve výhledu v krajině. Zhoršení pohledové prostupnosti krajiny je možné očekávat pouze v místech, kde komunikace bude vedena po náspech.

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.

Navazující dokumentace EIA zhodnotí podrobně velikost vlivu a případně navrhne opatření k minimalizaci takového zásahu. Pro zásah do krajinného rázu je nutný souhlas orgánu ochrany přírody.

## 10. Vlivy na hmotný majetek a kulturní 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.

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 4905 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 4905 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 komunikace. Přestože je stavba umístěna především v antropicky pozměněné krajině, lze i tak očekávat určité střety se zájmy ochrany přírody (zásah do ÚSES, VKP). 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.

## 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.

Negativní vliv působení samotné stavby 4905 lze označit jako zanedbatelný. Stavba nebude mít z hlediska přeshraničního působení negativní vliv na jednotlivé složky ŽP.

Podrobným vyhodnocením možných přeshraničních vlivů rychlostní silnice R 49 se bude zabývat následná dokumentace EIA.

## **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.
- Nutno vyřešit konkrétní přístupy a příjezdy na pozemky, které novou silnicí R 49 zaniknou.
- V rámci dalších stupňů projektové dokumentace je třeba řešit problematiku materiálových zdrojů a lokalit pro uložení přebytků výkopu nevhodného materiálu.
- Navržená trasa prochází oblastí, kde je řada úseků náchylných 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 náchylných 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.
- 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.
- Koncepci odvodnění rychlostní silnice projednat se správci jednotlivých dotčených vodních toků.
- Odvodňovací příkopy navrhnout s dostatečným průtočným profilem i pro přívalové 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 projektových příprav posoudit možnou kontaminaci podzemních vod samostatným hydrogeologickým posudkem.
- V dalších fázích projektové dokumentace zpracovat inventarizaci kácených dřevin, včetně vyčíslení ekologické újmy a řešit ozelenění komunikace.

- 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 zvěře a eliminovány případné střety motorových vozidel s živočichy.
- Účinnou ochranu před vběhnutím zvěře do vozovky zajistit navrhovanými svodidly, pásy zeleně a v případě nutnosti i oplocením.
- Pro uchování druhové diverzity a pro zabránění ekologické devastace řešeného území respektovat v nejvyšší možné míře funkční a navržené prvky ÚSES a VKP.
- Provést 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.
- Následující zásahy jsou vázány na souhlas orgánu ochrany přírody nebo orgánu ochrany ZPF (PUPFL), který bude zapotřebí získat k těmto úkonům:
  - odnětí půdy ze ZPF a PUPFL,
  - zásah do VKP,
  - kácení mimolesní zeleně,
  - zásah do biotopu zvláště chráněných druhů živočichů a rostlin,
  - umístování a povolování staveb, jakož i jiným činností, které by mohly snížit nebo změnit krajinný ráz.
- Je nutné zhodnotit imisní zátěž v území podél navržené silnice 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.
- 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.
- 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.

## **Fáze 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 VKP.
- V případě nálezu zvláště chráněných živočichů v prostoru zasaženém stavbou zajistit jejich ochranu a další postup (záchranný přenos) konzultovat s orgánem ochrany přírody.
- V době výstavby chránit vzrostlé stromy poblíž staveniště proti poškození těžkou mechanizací (oplocení, bednění kmene apod.).

- Nutná kácení stromů provádět v období vegetačního klidu (říjen až březen) a mimo hnízdní období (duben – červenec).
- Ve stejném období vhodném pro kácení dřevin (říjen až březen) provádět i skrývku 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 původních dřevin na náspech silničního tělesa.
- 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.
- Již v průběhu vegetačních úprav a především pak po jejich ukončení sledovat a zabráňovat 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. Druhové složení této výsadby doporučujeme 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.
- Při výstavbě je třeba minimalizovat dočasný i trvalý zábor půd a zejména pečlivě sejmut ornici. Sejmutou ornici je nutno v době skladování účinně chránit před různými zdroji degradace.
- Stabilizaci svahů a násypů proti erozním účinkům vody realizovat pokrytím tenké vrstvy hrubšího materiálu s následnou vhodnou výsadbou zpevňovacích dřevinných porostů.
- 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.
- Pohonné hmoty a maziva je třeba skladovat pouze na místech zabezpečených z hlediska ochrany půdy a vod. Nutnou manipulaci s nimi omezit na minimum.
- Místo maziv a paliv ropného původu používat snáze odbouratelné ekvivalentní bioprodukty.
- V případě úniku ropných látek neprodleně zahájit sanační práce a s kontaminovanou zeminou a vodou zacházet podle zákona č. 185/2001 Sb., o odpadech a souvisejících prováděcích předpisů.
- 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 její správnou organizací minimalizovat pohyb mechanismů a těžké techniky v blízkosti obytné zástavby a hlučná zařízení (např. kompresory apod.) stínit mobilními akustickými zástěnami.
- 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**

- Množství solí používaných k zimní údržbě doporučujeme co nejvíce snížit a dát přednost inertním posypovým materiálům (např. písek).
- 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.
- Likvidace, popř. recyklace odpadů, které budou vznikat ve fázi provozu stavby, 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 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 4905 Horní Lideč – hranice ČR/SR 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 *botanický a zoologický průzkum* se zaměřením na výskyt zvláště chráněných druhů živočichů a rostlin

### 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 VIAPONT a Mott MacDonald (září 2004), která stabilizovala trasu rychlostní silnice R 49 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 – stavba 4905 rychlostní silnice R 49 je proto v oznámení posuzován pouze v jedné variantě řešení. 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 stavby 4905 Horní Lideč – hranice ČR/SR 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 stavby 4905 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, 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 vplynuly následující závěry:

- Rychlostní silnice R 49 je navržena v kategorii R 25,5/80, tj. čtyřpruhová komunikace se středním dělicím pásem. Průjezdny profil je 25,50 m při návrhové rychlosti 80 km/hod. Stavba je navržena na pozemcích v okrese Vsetín v k.ú. Horní Lideč, Střelná na Moravě.
- 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 zábery zemědělské půdy a pozemků určených k plnění funkce lesa. Tyto zábery 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 prvku ÚSES (NRBK Makyta – Javorina), VKP ze zákona (potok Střelenka, Potok Lyska, Čaminský potok, potok Korytná, tři bezejmenné vodoteče a lesní porosty) a krajinného rázu.
- S realizací stavby 4905 souvisí úprava devíti vodních toků zpevněním břehů kamennou dlažbou do betonu, případně bude realizován kamenný zához napojený na stávající stav koryta a ukončený příčnými prahy z monolitického betonu.
- Trasa stavby 4905 prochází územím mimo PHO.
- 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.
- Stavba 4905 protíná část krajiny, která se vyznačuje vysokým podílem orné půdy, ale i přírodních a přírodě blízkých prvků, z nichž nejcennější část představují lesní celky, trvalé travní porosty s rozptýlenou zelení.
- V dotčeném území byly v rámci orientačního zoologického průzkumu nalezeny zvláště chráněné druhy živočichů. V rámci dokumentace EIA bude proveden doplňující 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.

## 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, Mott MacDonald Praha, spol. s r. o., Ředitelství silnic a dálnic ČR, závod Brno, 2004)

*Fotodokumentace*

## Fotodokumentace

Obrázek 1: Pohled na krajinu ze Študlovské silnice (km stavby 56,800)



Obrázek 2: Pohled na km stavby 56,940



**Obrázek 3: Bezejmenný potok v km stavby 56,940**



## G. VŠEOBECNĚ SROZUMITELNÉ SHRNU TÍ NETECHNICKÉHO CHARAKTERU

Zájmové území je součástí harmonické krajiny mezi dvěma horskými masívy Bílých Karpat a Beskyd.

Stávající silnice I/49 prochází v úseku Horní Lideč – hranice ČR/SR obydl eným územím přes obce Horní Lideč a Střelná až na hranice se Slovenskou republikou, kde pokračuje dále.

Trasa plánované rychlostní silnice R 49 je vedena v prostoru mezi Horní Lidč í a Valašskými Příkazy východním směrem, údolím Lyského potoka do Lyského průsmyku na hranice SR.

Stavba 4905 navazuje na stavbu 4904 Pozdřechov – Horní Lideč v prostoru MÚK Horní Lideč a vede územím okresu Vsetín, po k. ú. Horní Lideč a Střelná na Moravě, kde v prostoru hranic se SR stavba končí. Celková délka stavby je 5,546 km.

Termín zahájení výstavby se předpokládá v roce 2008, dokončení je plánováno v roce 2010.

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

### Územní plán

Stavba 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 (násypávání 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 4905 Horní Lideč – hranice ČR/SR převážně volnou krajinou, a proto lze očekávat, že zhoršení životních podmínek obyvatelstva žijícího v blízkosti komunikace bude minimální.

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<sub>x</sub>, 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 4905 Horní Lideč – hranice ČR/SR) 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.

Stavba 4905 se nedotkne žádného PHO vodních zdrojů.

Stavba 4905 plánovaná rychlostní silnice R 49 se nalézá v chráněné oblasti přirozené akumulace vod CHOPAV Vsetínské vrchy.

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 v důsledku realizace stavby 4905 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.

Stavbou 4905 budou dotčeny i pozemky určené k plnění funkcí lesa. Přesná výměra dotčených lesních pozemků bude upřesněna v rámci dokumentace DÚR, resp. dokumentace EIA.

### **Ochrana přírody**

Přítomnost nového antropogenního útvaru v krajině, jakým je posuzovaná liniová stavba, může znamenat snížení její estetické hodnoty. Vzhledem k tomu, že se jedná o krajinu s podílem jak antropogenních tak i přírodních prvků, lze tento zásah považovat za akceptovatelný.

V rámci následné dokumentace EIA bude vypracován přírodovědný průzkum.

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

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

**Zdraví**

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

## **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 NV č. 429/2005 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. VIAPONT, Mott MacDonald, s.r.o.: Studie proveditelnosti a účelnosti (STPÚ) - Rychlostní silnice R 49 Hulín – hranice ČR/SR (Střelná), Praha 2004.
27. Kadlecová, Z. (2006): Dokumentace SEA: Rychlostní komunikace 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 komunikace R 49 Hulín – Fryšták, Praha 2001.

#### **Mapové podklady**

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

Datum zpracování oznámení: 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  
(prodloužení osvědčení o odborné způsobilosti č.j. 48068/ENV/06 ze dne 9.8. 2006)  
Mgr. Zuzana Strnadová, EKOLA group, spol. s r.o., Praha

Osoby, které se podílely na zpracování dokumentace:

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