

MINISTERSTVO ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ

100 10 PRAHA 10 – VRŠOVICE, Vršovická 65

V Praze dne 15. listopadu 2013

Č.j.: 71309/ENV/13

STANOVISKO K POSOUZENÍ VLIVŮ PROVEDENÍ ZÁMĚRU NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

podle § 10 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí),
ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon“)

I. Identifikační údaje záměru

Název záměru:

**Rychlostní silnice R49, Lípa – státní hranice ČR/SR,
stavby 4903 - 4905**

Kapacita a rozsah záměru:

Výstavba rychlostní komunikace R49 mezi Lípou (Zádveřicemi) a státní hranicí ČR/SR v délce cca 27,3 km.

Záměr tvoří tři stavby:

- stavba 4903 Lípa – Pozděchov o celkové délce 12,9 km,
- stavba 4904 Pozděchov – Horní Lideč o celkové délce 8,4 km,
- stavba 4905 Horní Lideč – hranice ČR/SR (Střelná) o celkové délce 6,0 km.

Základní průběh koridoru pro rychlostní silnici R49 je určen Zásadami územního rozvoje Zlínského kraje (dále jen „ZÚR ZK“) a je upřesněn jednotlivými územními plány (dále jen „ÚP“) obcí. Na začátku koridor navazuje na stavbu 4902.2 východně od Zádveřic a vede územím stávající silnice I/49. V této části úseku je koridor navržen v těsném kontaktu lidských sídel, resp. prochází sídly Zádveřice a jižní částí Vizovic. V prostoru jižně od Vizovic se stáčí do údolí Bratřejovky a překonává střídavě úbočí a příčná údolí hřebene Vizovických vrchů. Dále je vymezen podél jižního okraje obce Lhotsko a následně opouští údolí a jižně od Pozděchova směřuje k sedlu pod Svěradovem. Odtud sestupuje jihovýchodním směrem kolem Lačnova přes Lačnovský potok mezi Horní Lideč a Valašské Příkazy do údolí Senice a Střelenky, odkud vede východním směrem do údolí Lyského potoka, prochází mezi obcemi Střelná a Študlov a pokračuje do Lyského

průsmyku až na hranici Slovenské republiky, kde navazuje na trasu slovenské rychlostní silnice R6.

V tomto koridoru je navržena nová rychlostní silnice v kategorii R 25,5/80. Rektifikace původní trasy ze studie proveditelnosti a účelnosti (STPÚ) se pohybuje v řádech desítek metrů a respektuje hranice koridoru silnice R49 zohledněné v ZÚR ZK. Na základě požadavků měst a obcí a v souladu s jejich ÚP byly navrženy v rámci koridoru ZÚR ZK místní varianty, které jsou zahrnuty do posuzování vlivů záměru na životní prostředí. Na okolní silniční síť je rychlostní komunikace napojena mimoúrovňovými křižovatkami. Součástí záměru je značný počet mostů, tunely, přeložky křižujících silnic a polních cest, úpravy toků a úprava dotčené infrastruktury.

Posuzované varianty:

- Základní varianta rychlostní silnice R49 (červená) je navržena v rovném úseku podél Zádveřic využívá stávající silnici pro R49 bez mimoúrovňové křižovatky (dále jen „MÚK“) na křížení se silnicí II/492. U Vizovic je vedena v zářezu s MÚK napojující Vizovice a silnici I/69. Mezi Lhotskem a Bratřejovem je navržena jižně nejkratším směrem. U Pozděchova vede po úbočí Vizovických vrchů s několika tunely s možností napojení silnice I/57 MÚK. U Horní Lidče je navržena trubková MÚK, napojená novou silnicí na I/57. Kolem Střelné a Študlova je R49 navržena bez variant. V hraničním úseku byla prověřena možnost různých délek hraničního mostu v návaznosti na migrační koridor.
- U varianty Zádveřice (hnědá) je R49 vedena souběžně se stávající silnicí jižně a silnice II/492 je připojena na stávající I/49.
- Varianta Vizovice (fialová) je navržena jako tunelová varianta jižně od základní trasy bez možnosti mimoúrovňového napojení Vizovic a silnice I/69 na Vsetín.
- Varianta Bratřejov (tmavě modrá) je severnější varianta oproti základní, která se vyhýbá stávající zástavbě a prochází v proluce mezi lokalitou Končiny a Na Chrámečném.
- Varianta Lhotsko (oranžová) je v k. ú. Lhotsko vedena jižněji tunelem a navazuje na variantu Bratřejov (tmavě modrá) severní.
- Varianta Pozděchov (světle modrá) je severní varianta v oblasti mezi Bratřejovem a Pozděchovem, vede v nižší poloze blíže k obcím a z větší části mimo přírodní park Vizovické vrchy s napojením na základní trasu tunelovou variantou, MÚK pro silnici I/57.

- Varianta Horní Lideč (oranžová) je kosodélná MÚK přímo na křížení se silnicí I/57.

Pozn.: Varianty Zádveřice (hnědá), Vizovice (fialová), Bratřejov (tmavě modrá), Lhotsko (oranžová), Pozděchov (světle modrá) a Horní Lideč (oranžová) jsou navržené lokální varianty k základní variantě R49 (červená).

Umístění:

kraj: Zlínský

obce: Horní Lideč, Lačnov, Pozděchov, Střelná, Valašské Příkazy, Bratřejov, Lhotsko, Tichov, Vizovice, Zádveřice - Raková

k.ú.: Zádveřice, Vizovice, Lhotsko, Bratřejov u Vizovic, Tichov, Pozděchov, Lačnov, Horní Lideč, Valašské Příkazy, Střelná na Moravě

Obchodní firma oznamovatele:

Ředitelství silnic a dálnic ČR, Správa Zlín

IČ oznamovatele:

65993390

Sídlo oznamovatele:

Fügnerovo nábřeží 5476, 760 01 Zlín

II. Průběh posuzování

Zpracovatel oznámení 3 záměrů R49 (staveb 4903, 4904, 4905):

Ing. Libor Ládyš
osvědčení odborné způsobilosti č. j. 3772/603/OPV/93
autorizace prodloužena č. j.: 3032/ENV/11

Datum předložení oznámení 3 záměrů R49 (staveb 4903, 4904, 4905):

24. 11. 2006

Zpracovatel dokumentace a dopracované dokumentace:

Ing. Ondřej Čapek
osvědčení odborné způsobilosti č. j. 1630/280/OPV/93
autorizace prodloužena č. j.: 52964/ENV/11

Zpracovatel posouzení dle § 45i zákona č. 114/1992 Sb. na území soustavy Natura 2000:

Mgr. Jan Losík, Ph.D.
osvědčení podle §45i zákona č. 114/1992 Sb.,
č.j.: 630/279/05

Datum předložení dokumentace:

23. 6. 2009

Datum vrácení dokumentace:

5. 10. 2009

Datum předložení dopracované dokumentace:

29. 3. 2012

Zpracovatel posudku: RNDr. Tomáš Bajer, CSc.
osvědčení odborné způsobilosti č. j.: 2719/4343/OEP/92/93
autorizace prodloužena č. j.: 112450/ENV/10

Zpracovatel posouzení dle § 45i zákona č. 114/1992 Sb. na území soustavy Natura 2000: RNDr. Milan Macháček
osvědčení podle §45i zákona č. 114/1992 Sb.,
č.j.: 2396/630/06

Datum předložení posudku: 17. 5. 2013

Veřejné projednání: místo konání: Penzion a kulturní dům Zádveřice
Zádveřice 460
763 12 Vizovice
datum konání: 27. 6. 2013

Celkové hodnocení procesu posuzování včetně účasti veřejnosti:

- Dne 24. 11. 2006 byla Ministerstvu životního prostředí (dále jen „MŽP“), jako příslušnému úřadu, předložena oznámení záměrů „Rychlostní silnice R49, stavba 4902.2 Fryšták - Lípa“, „Rychlostní silnice R49, stavba 4903 Lípa - Pozděchov“, „Rychlostní silnice R49, stavba 4904 Pozděchov - Horní Lideč“ a „Rychlostní silnice R49, stavba 4905 Horní Lideč - hranice ČR/SR (Střelná)“ zpracovaná dle přílohy č. 3 k zákonu.
- Dne 29. 11. 2006 byla zahájena jednotlivá zjišťovací řízení postupně k jednotlivým úsekům rozesláním oznámení záměrů dotčeným územním samosprávným celkům (dále jen „DÚSC“) a dotčeným správním úřadům (dále jen „DSÚ“) oznámení záměru „Rychlostní silnice R49, stavba 4905 Horní Lideč - hranice ČR/SR (Střelná)“ navíc Slovenské republiky (jako dotčenému státu) ke zveřejnění a k vyjádření.
- Dne 25. 1. 2007 byl vydán závěr zjišťovacího řízení k úseku 4902.2 Fryšták - Lípa (2. etapa), dne 19. 1. 2007 byl vydán závěr zjišťovacího řízení k úseku 4903 Lípa - Pozděchov, dne 19. 1. 2007 byl vydán závěr zjišťovacího řízení k úseku 4904 Pozděchov - Horní Lideč a dne 19. 1. 2007 byl vydán závěr zjišťovacího řízení k úseku 4905 Horní Lideč - st. hranice ČR/SR. Na základě vydaných závěrů zjišťovacích řízení bylo MŽP požadováno zpracovat jednu společnou dokumentaci vlivů záměru na životní prostředí (dále jen „dokumentace“) pro všechny zmíněné úseky R49 a dále byly stanoveny oblasti, na které se má společná dokumentace zaměřit.
- Dne 23. 6. 2009 byla MŽP předložena společná dokumentace „Rychlostní silnice R49 v úseku Fryšták – státní hranice ČR/SR“ zpracovaná dle přílohy č. 4 k zákonu oprávněnou Ing. Ondřejem Čapkem.
- Dne 10. 7. 2009 byla DÚSC, DSÚ a Slovenské republiky rozeslána společná dokumentace „Rychlostní silnice R49 v úseku Fryšták – státní hranice ČR/SR“ ke zveřejnění a vyjádření.
- Dne 28. 8. 2009 byl zpracováním posudku o vlivech záměru na životní prostředí (dále jen „posudek“) pověřen RNDr. Tomáš Bajer, CSc., a to pro kompletní část od 4902.2 Fryšták – Lípa (2. etapa) až po úsek 4905 Horní Lideč – hranice ČR/SR (Střelná).
- Dne 5. 10. 2009 byla dokumentace „Rychlostní silnice R49 v úseku Fryšták – státní hranice ČR/SR“ na základě obdržení vyjádření a doporučení zpracovatele posudku vrácena oznamovateli k dopracování.

- Dne 22. 10. 2009 obdrželo MŽP odpověď dotčeného státu spolu s obdrženými vyjádřeními, ve kterém zároveň Slovenská republika potvrzuje zájem v souladu s Espoo úmluvou o mezistátní konzultace.
- Dne 3. 2. 2010 byla, na základě požadavku Ing. Jaroslava Drozda, tehdejšího náměstka hejtmána Zlínského kraje a Ing. Tomáše Kaase, tehdejšího náměstka ministra dopravy, MŽP akceptována možnost vyčlenění stavby 4902.2 ze společného posuzování výše uvedených staveb, jelikož se jedná o méně konfliktní úsek rychlostní silnice R49. Po vrácení dokumentace byly předloženy zvlášť dokumentace k úseku 4902.2 a dokumentace ke zbylým úsekům 4903-4905.
- Dne 29. 3. 2012 byla předložena dopracovaná dokumentace vlivů pro úseky 4903-4905. Dne 12. 4. 2012 MŽP rozeslalo dopracovanou dokumentaci DÚSC, DSÚ a Slovenské republice ke zveřejnění a vyjádření. Slovenskou republiku znovu žádalo o informaci, zda požaduje mezistátní konzultace.
- Dne 4. 5. 2012 obdrželo MŽP odpověď Slovenské republiky, ve kterém potvrzuje zájem v souladu s Espoo úmluvou o mezistátní konzultace. Dopisem ze dne 17. 7. 2012 Slovenská republika zaslala vyjádření k dopracované dokumentaci a zároveň ustoupila od konání mezistátních konzultací.
- Dne 3. 9. 2012 byl pověřen zpracováním posudku RNDr. Tomáš Bajer CSc., a to pouze pro úseky 4903-4905.
- Dne 17. 5. 2013 obdrželo MŽP zpracovaný posudek.

Závěry zpracovatele posudku:

Zpracovatel posudku považuje dopracovanou dokumentaci za akceptovatelnou a po posouzení dokumentace, dopracované dokumentace a všech podaných vyjádření k dokumentaci doporučuje MŽP vydat souhlasné stanovisko pro realizaci záměru „Rychlostní silnice R49 v úseku Lípa – státní hranice ČR/SR, stavby 4903 - 4905“ v doporučeném variantním řešení na základě řady podmínek pro jednotlivé fáze záměru a jednotlivé varianty.

- Dne 22. 5. 2013 byl posudek rozeslán DÚSC, DSÚ a Slovenské republice ke zveřejnění a k vyjádření.
- Dne 13. 6. 2013 rozeslalo MŽP pozvánku na veřejné projednání DÚSC, DSÚ a Slovenské republice ke zveřejnění.
- Dne 27. 6. 2013 se konalo veřejné projednání záměru.

Závěry veřejného projednání:

Veřejné projednání se konalo dne 27. 6. 2013 od 14:00 hod. v kulturním domě v Zádveřicích a proběhlo v souladu s § 17 zákona a § 4 vyhlášky MŽP č. 457/2001 Sb., o odborné způsobilosti a o úpravě některých dalších otázek souvisejících s posuzováním vlivů na životní prostředí.

Na veřejném projednání byl vyjádřen většinový (z pozice autorů připomínek odůvodněný) nesouhlas se záměrem, a to jak ze strany veřejnosti, občanských sdružení, tak i samospráv dotčených obcí. Převážná část připomínek se týkala variantnosti záměru (zejména z hlediska nesplnění požadavku MŽP na řešení záměru dlouhou tunelovou variantou), souladu záměru se ZÚR ZK a ÚP obcí, potřebnosti a smysluplnosti záměru. Obdobně byla vznesena řada připomínek ke skutečnosti, že navrhovaná variantní řešení nezaručují plnění hygienických limitů hluku pro denní, respektive noční dobu. Zásadně byla

rozporována skutečnost, že předložená dokumentace se vůbec nevypořádala z hlediska vlivů na hlukovou situaci a kvalitu ovzduší s problematikou uložení přebytku cca 4 mil. m³ zeminy, kdy se jedná o jeden z rozhodujících aspektů celého záměru. Další významná část připomínek se týkala předpokládané intenzity dopravy, jakož i neposouzení přivaděče I/57 společně se záměrem. Podrobněji je průběh veřejného projednání uveden v zápisu z veřejného projednání č. j.: 50776/ENV/13 ze dne 5. 7. 2013.

Seznam subjektů, jejichž vyjádření jsou ve stanovisku zčásti nebo zcela zahrnuta:

Dotčené územní samosprávné celky a dotčené správní úřady

- Obec Zádveřice - Raková
- Obec Lhotsko
- Obec Bratřejov
- Obec Pozděchov
- Obec Střelná
- Obec Lačnov
- Obec Leskovec
- Obec Lidečko
- Obec Ústí
- Obec Valašská Polanka
- Město Vizovice
- Městský úřad Vizovice
- Městský úřad Vsetín
- Krajský úřad Zlínského kraje
- Krajská hygienická stanice Zlínského kraje
- Česká inspekce životního prostředí, Oblastní inspektorát Brno
- Agentura ochrany přírody a krajiny České republiky, Správa chráněné krajinné oblasti Beskydy
- Agentura ochrany přírody a krajiny České republiky
- Ministerstvo životního prostředí, odbor druhové ochrany a implementace mezinárodních závazků (dříve odbor druhové ochrany a implementace evropských předpisů)
- Ministerstvo životního prostředí, odbor ochrany ovzduší
- Ministerstvo životního prostředí, odbor ochrany vod
- Ministerstvo životního prostředí SR

Občanská sdružení a iniciativy, veřejnost

- Český svaz ochránců přírody, Severomoravské regionální sdružení
- Myslivecké sdružení Lutonina
- Myslivecké sdružení Trubiska a Pozděchov
- Myslivecké sdružení Bratřejov
- Myslivecký spolek Vizovice
- Honební společenstvo Vizovice
- Honební společenstvo Bratřejov

- Děti země – Klub za udržitelnou dopravu
- Hnutí Duha, místní skupina Olomouc
- Občanské sdružení Vizovické Vrchy
- Občanské sdružení Egeria
- Občanské sdružení Ohnica
- Občanské sdružení Za krásné a zdravé Holešovsko
- Občanské sdružení Zachraňte Zádveřice
- veřejnost

III. Hodnocení záměru

Souhrnná charakteristika předpokládaných vlivů záměru na životní prostředí z hlediska jejich velikosti a významnosti:

Záměrem je výstavba rychlostní komunikace R49 mezi Lípou (Zádveřicemi) a státní hranicí ČR/SR v délce cca 27,3 km. Záměr tvoří tři stavby (stavba 4903 Lípa - Pozděchov o celkové délce 12,9 km, stavba 4904 Pozděchov – Horní Lideč o celkové délce 8,4 km a stavba 4905 Horní Lideč – hranice ČR/SR (Střelná) o celkové délce 6,0 km).

Vlivy na obyvatelstvo:

Etapu výstavby lze považovat za jeden z významných faktorů posuzovaného záměru zejména z toho důvodu, že vzhledem k charakteru reliéfu je se záměrem spojen poměrně výrazný přebytek zemin a těžného materiálu, což je spojeno jak s vlivy hlukové zátěže, tak i s možností ovlivnění imisní zátěže podél přístupových cest k vybrané trase rychlostní silnice. V rámci procesu posuzování vlivů na životní prostředí (dále jen „proces EIA“) nemůže být tento problém konkretizován, neboť není rozhodnuto o konečné trase rychlostní silnice a tudíž nelze ani upřesnit konečné vyvolané přepravní nároky v etapě výstavby ani volbu přístupových komunikací ke schválené trase rychlostní silnice. Proto bylo nezbytné v rámci předkládaného posudku formulovat k etapě výstavby řadu podmínek, které by měly směřovat k omezení vlivů etapy výstavby jak ve vztahu k vlivům na obyvatelstvo, tak ale i ve vztahu k vlivům na ekosystémy.

Zpracovatelský tým posudku zastává názor, že vzhledem k úrovni technických podkladů, které byly dostupné pro vypracování posuzované dokumentace, je nezbytné po výběru konečné trasy rychlostní silnice realizovat všechna možná technická opatření, která by mohla vést k minimalizaci demolice objektů určených zejména pro bydlení. Proto v návrhu stanoviska k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí (dále jen „stanovisko“) jsou formulována pro další projektovou přípravu záměru odpovídající doporučení.

V rámci navrhovaného úseku Lípa – státní hranice ČR/SR musí být, ve vztahu k návrhu odpočívek, naplněna novelizovaná ČSN 73 61 01. V posuzovaném úseku by měla (pokud to záměr vyžaduje) být realizována pouze jedna odpočívka.

V rámci další projektové přípravy (pokud je jakákoliv odpočívka v rámci hodnoceného záměru jednoznačně nezbytná) prověřit ve směru na státní hranici realizaci odpočívky naproti průmyslové zóně Vizovice cca v km 34,10 a ve směru na Zlín u zemědělského areálu cca v km 36,90.

Zpracovatel posudku konstatuje, že dokumentace i dopracovaná dokumentace uvádí, že kromě uvedených sportovišť je v Pozděchově v lokalitě Palásek provozován lyžařský vleč,

o jehož využití lze i nadále uvažovat (po výstavbě záměru). Ovšem na straně 280 dopracované dokumentace i jinde v jejím textu je uvedeno, že v případě realizace varianty „světle modrá“ v okolí Pozdřehova bude nutné lyžařský vleč odstranit. Z uvedených podkladů lze tedy předpokládat, že v případě realizace varianty „světle modrá“ lze očekávat výraznější vliv na rekreační využití území a tudíž z hlediska tohoto aspektu se jako výhodnější jeví varianta základní (červená). Zpracovatel posudku souhlasí s názorem, že z hlediska sociálně – ekonomického rozvoje území lze zachování provozu lyžařského areálu považovat za jednu z mála možností jak dosáhnout aktivního spojení okolí stavby s obyvateli regionu a přispět tak k pozvolnému začlenění rychlostní silnice R49 do běžného života místních obyvatel. Proto zpracovatelský tým posudku formuluje odpovídající kompenzační opatření.

Součástí posudku (Příloha č. 3) je oponentní posouzení studie vlivů na veřejné zdraví zpracované MUDr. Bohumilem Havlem, soudním znalcem v oboru zdravotnictví. Ve vztahu k vlivům na obyvatelstvo prostřednictvím imisní expozice tento oponentní posudek konstatuje, že vlivem plánované rychlostní silnice R49 se očekává celkové mírné snížení rizika znečištění ovzduší pro dotčené obyvatele. Vyskytnou se však lokality s nárůstem imisní zátěže, který ale podle autora hodnocení převážně nezpůsobí v praxi prokazatelný vznik zdravotního rizika. Za problematické lze však označit lokální nárůsty imisní zátěže PM_{10} . K omezení tohoto rizika je doporučována soustava ochranných opatření k omezení prašnosti z dopravy v podobě izolační zeleně s protiprašnou funkcí, řešení krajnic k zabránění přenosu půdních částic z okolí na silnici a pravidelného čištění komunikace v úsecích v blízkosti obytné zástavby.

Závěr hodnocení rizika hlukové zátěže (Příloha č. 3 posudku) konstatuje pokles počtu obyvatel v pásmech se zvýšenou hlukovou zátěží a nárůst počtu dotčených obyvatel pouze v případě mírného obtěžování. V několika lokalitách je zmíněn nárůst kardiovaskulárního rizika, který se ale vzhledem k počtu zasažených obyvatel reálně neprojeví zvýšením počtu případů. V hodnocení je opomenut nárůst počtu obyvatel v pásmu rušení hlukem ve spánku, který by si zasloužil podrobnější kvantitativní vyhodnocení.

Vlivy na ovzduší:

Zpracovatelský tým posudku konstatuje, že ač dokumentace pro etapu výstavby připouští poměrně význačný objem přepravovaných hmot, není problematika vlivů na ovzduší v etapě výstavby nijak podrobněji konkretizována. Tato skutečnost zjevně vyplývá ze skutečnosti, že v době vypracování posuzované dokumentace nebyl znám zhotovitel stavby, ani plán organizace výstavby, a proto pochopitelně nebylo možné v této fázi přípravy záměru detailněji a přesněji tento vliv etapy výstavby na ovzduší vyhodnotit.

Obdobně je nezbytné znát nutné přepravní trasy v etapě výstavby, objem přepravovaných materiálů a možné dopady etapy výstavby na nejbližší objekty obytné zástavby.

Zpracovatelský tým posudku pro etapu provozu uvádí, aby po konečné volbě trasy rychlostní silnice R49 a jejím zaměření (a případných úpravách souvisejících s požadavkem minimalizovat rozsahy demolic) a po upřesnění časového zprovoznění rychlostní silnice byla vypracována aktuální rozptylová studie v souladu s vyhláškou MŽP č. 415/2012 Sb., o přípustné úrovni znečišťování a jejím zjišťování a o provedení některých dalších ustanovení platného zákona o ochraně ovzduší, která bude v rámci technického řešení konečného vedení trasy rychlostní silnice R49 zohledňovat i odvětrání tunelů; rozptylová studie bude porovnávat stav s realizací záměru (aktivní varianta) a bez realizace záměru (nulová varianta), a to včetně ovlivněného stávajícího komunikačního systému.

Vlivy na hlukovou situaci:

Posudek upozorňuje, že v grafických výstupech hlukové studie v dokumentaci není v některých případech zcela zřejmé umístění výpočtových bodů. Označení výpočtového bodu (hvězdička) překrývá chráněné objekty. Dále by bylo vhodné realizovat zvýraznění limitního pásma, popř. izofony, protože ve zvolené barevné paletě dochází k jeho zániku.

K vytvořeným modelům je v posudku uvedeno, že v dnešní době digitálních mapových podkladů není problém vytvořit skutečný digitální výpočtový 3D model včetně všech stavebních objektů v daných posuzovaných lokalitách a automatizované provedení výpočtů tzv. fasádního hluku, tzn. výpočet rozložení hlukového zatížení na všech fasádách a jejich automatizované vyhodnocení ve vztahu k hygienickým limitům. V předkládaných zjednodušených modelech je vždy jen několik objektů v daných lokalitách, které byly pravděpodobně zadávány pouze ručně a nikoliv automatizovaným způsobem.

Vzhledem ke skutečnosti, že posuzovaná dokumentace předkládá řadu variantních řešení vedení trasy rychlostní silnice R49, kdy nelze vždy najít shodu v kilometrāži navrhovaných variantních řešení, je v tomto smyslu formulováno příslušné doporučení pro další projektovou přípravu záměru.

Zpracovatelský tým posudku dále uvádí, že vyhodnocení velikosti a významnosti vlivů na hlukovou situaci v posuzované dokumentaci vychází z hlediska modelu dopravy a ze stavu, kdy posuzovaný záměr počítá s tím, že silnice I/57 (přivaděč) je funkční společně s posuzovanou rychlostní silnicí R49. Tento model dopravy je tedy nezbytné ze strany zpracovatelského týmu považovat za výchozí z hlediska vyhodnocení velikosti a významnosti vlivů na hlukovou situaci nejen ve vztahu k navrhované rychlostní silnici, ale i z hlediska obdobných vlivů u dotčených obcí, které mohou být ovlivněny generovanou dopravou související se záměrem.

Lze se tedy celkem jednoznačně ztotožnit s názorem, že za situace, kdyby byla zprovozněna v odsouhlasené vybrané trase pouze rychlostní silnice R49 v úseku Lípa – statní hranice ČR/SR a současně nebyl zprovozněn navrhovaný přivaděč, by mohl takový stav znamenat pro všechny obce podél stávající silnice I/57 možné zhoršení hlukové situace z důvodů využívání této stávající komunikace jako tranzitní dopravy od Vsetína na posuzovanou rychlostní silnici R49 přes MUK Lideč (bez ohledu na variantu 1, respektive variantu 2).

Vlivy na kvalitu vod:

Jako konfliktní se jeví vedení trasy v oblasti obce Lhotsko, bez ohledu na zvolenou variantu, a to zejména z důvodu, že obec Lhotsko plánuje v místech trasy komunikace v úseku km cca 38,650 vybudování vodojemu, do kterého bude voda gravitačně přiváděna z vodních vrtů situovaných v zalesněném svahu vrchu Papradná. Dále je uvedeno, že pro navazující projektovou přípravu rychlostní silnice je nezbytné v těchto místech koordinovat oba záměry (tedy výstavbu rychlostní silnice R49 a zásobování obce Lhotsko pitnou vodou), a to jak z hlediska stavebního, tak i z hlediska hydrogeologického. Dle názoru zpracovatelského týmu posudku však musí být především jednoznačně prokázáno, že realizace záměru (v jakékoliv zde navržené variantě) nemůže znamenat kvantitativní ani kvalitativní ovlivnění zdrojů vody, které jsou uvažovány pro napájení plánovaného vodojemu.

Posudek dále uvádí, že v případě realizace varianty „základní červená“ je cca v km 44,27 v těsné blízkosti u projektované trasy zdroj podzemní vody pro obec Pozděchov, u kterého je předpokládáno negativní ovlivnění snížením vydatnosti. V případě varianty „světle modrá“ jsou potenciálně ovlivnitelné dvě studny HV1 a HV2 jako zdroje pro blízkou obec Pozděchov.

Nejvýznamnější kolize trasy komunikace s vodními zdroji nastane v úseku km cca 44,50 v oblasti Pozdřehova, kde dochází ke střetu trasy komunikace s pásmy hygienické ochrany pro vodní zdroje obce Pozdřehov (vodní zdroj HV1 – HV3). Míra ovlivnění závisí na zvolené variantě řešení trasy komunikace.

Dle dokumentace základní varianta prochází v km cca 44,275 v těsné blízkosti (pravým tubusem tunelu) vrtu HV3, který je v současné době nevyužívaný. Obecně lze předpokládat, že projektovanými objekty na komunikaci v případě vrtu HV3 dojde k jeho významnému negativnímu ovlivnění (snížení vydatnosti). Vrt HV3 je určen jako rezervní pro zásobování Pozdřehova pitnou vodou, proto by tak jeho znehodnocením nemělo být významně ohroženo zásobování obce pitnou vodou.

V případě realizace varianty „světle modrá“ bude mezi vrty HV1 a HV2 procházet křižovatkou větev MÚK Pozdřehov, která je vedena po mostním objektu. Projektované zářezy na hlavní trase komunikace však mohou výrazně ovlivnit vývěr Pozdřehůvky a částečně i jejího levého přítoku, což může mít za následek snížení celkové průtočnosti Pozdřehůvky i snížení infiltrace do údolních hydrogeologických struktur s negativním vlivem (částečným snížením vydatnosti) na zvodnění studní HV1 a HV2.

Vedení komunikace severní, světle modrou variantou tak nezasáhne vrt HV3, avšak vodní zdroje HV1 a HV2 budou v přímém styku s tělesem komunikace. Především vrt HV2 je umístěn v prostoru násypu MÚK, vrt HV1 je situován v těsném kontaktu s nájezdovou rampou křižovatky. Zda budou zdroje přímo dotčeny tělesem komunikace, bude dle dokumentace určeno na základě přesného vytýčení stavby v terénu. Lze navrhnout (v případě, že bude upřednostněn zákonem chráněný zájem ochrany přírody a bude realizována varianta světle modrá) rovněž prověření možnosti posunutí polohy MÚK Pozdřehov mírně k východu mimo polohu obou vrtů. Vzhledem k plánovanému tunelu Pozdřehov lze ale v každém případě v této variantě předpokládat přechodné negativní ovlivnění těchto vodních zdrojů. Po dostavbě objektu se dle dokumentace hydrogeologické poměry pravděpodobně normalizují na původní úroveň.

Za nepřijatelné lze však považovat, aby vodní zdroje (vrty HV1, HV2 a HV3) a ochranná pásma vodních zdrojů I. stupně byla v přímém kontaktu s tělesem komunikace. V tomto smyslu byla zpracovatelem posudku v návrhu stanoviska příslušnému úřadu formulována příslušná doporučení.

Vlivy na půdu:

Ve vztahu k vyhodnocení velikosti a významnosti vlivů na zábor zemědělského půdního fondu (dále jen „ZPF“) posudek konstatuje, že jsou dokladovány pouze předběžné celkové nároky na ZPF, není ale patrné vyhodnocení nutných trvalých záborů dle jednotlivých dotčených parcel, ploch a bonitovaných půdně ekologických jednotek (BPEJ).

Posuzovaná dokumentace podává pouze sumární přehled o předpokládaných nárocích na trvalý zábor ZPF, respektive pozemky určené k plnění funkcí lesa (dále jen „PUPFL“). V kapitole není specifikován detailnější rozsah dočasného záboru ZPF, respektive PUPFL. Uvedené tabulky v dokumentaci neřeší zábory dle katastrálních území. Nároky na dočasný zábor ZPF nejsou specifikovány vůbec.

Ve vztahu k vlivům na PUPFL posudek konstatuje, že není nutno vznášet zásadní připomínky, aspekty zásahu do lesních pozemků (a tím i lesů porostů jako významné krajinné prvky „ze zákona“) bude stejně nutno v dalších stupních projektové přípravy záměru konkretizovat i ve vztahu k podmínkám, které jsou posudkem doporučeny v návrhu stanoviska příslušnému úřadu. Posudek dále doporučuje, aby v rámci dokumentace pro územní řízení byl detailněji prověřen pro vybranou trasu rychlostní silnice rozsah potenciálního odlesnění jak

v rámci technicko-bezpečnostních parametrů vlastní stavby (zejména rozsahu šířky nezbytných zářezů), tak zejména z hlediska dočasných záborů pro manipulační pásy a plochy či odůvodněné lokalizace účelových komunikací s cílem minimalizovat rozsah odlesnění na technicko-bezpečnostní minimum s ohledem na geotechnické a geomechanické podmínky podloží; v tomto smyslu pro další stupně projektové přípravy záměru (dokumentace pro souhlas orgánu státní správy lesů, dokumentace pro stavební povolení) je nezbytné připravit technické postupy, jejichž aplikace povede ke snížení rozsahu odlesnění v koridoru stavby.

Vlivy na horninové prostředí a přírodní zdroje:

S hodnocením dokumentace ve vztahu k vyhodnocení vlivů na horninové prostředí a přírodní zdroje lze ze strany zpracovatelů posudku vyslovit v zásadě souhlas.

Součástí posuzované dokumentace je Příloha B.6. Součástí této přílohy je taktéž popis sesuvů v navrhované základní trase, jakož i ve variantních vedeních trasy rychlostní silnice R49.

Posudek dále doporučuje, aby zejména v místech navržených zářezů byl realizován inženýrsko-geologický průzkum a bylo provedeno posouzení stability svahů 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.

Vlivy na faunu, floru, ekosystémy a prvky soustavy NATURA 2000:

Text dokumentace vlivů na floru (druhovou pestrost a populace ochranně významných druhů rostlin) zůstal spíše na popisné deklaratorní úrovni než na konstataci velikosti a významnosti vlivů, byť v úvodní části jsou potenciální vlivy identifikovány v zásadě objektivně. V kontextu i jen obecného hodnocení na ochranně významné druhy rostlin splývá hodnocení na druhy zvláště chráněné a druhy červeného seznamu, přičemž u většiny údajů chybí alespoň základní informace o kvalitě a stavu populací, případně o míře významnosti dotčení takových populací ochranně významných druhů. Zpracovatelský tým posudku proto pokládal za potřebné uplatnit z hlediska eliminace, prevence, minimalizace či kompenzace vlivů na floru pro další přípravu záměru řadu doporučení.

K problematice vlivů na faunu obecně lze uvést, že místy je tato část pojata poměrně zmatečně a slučuje v některých pasážích zcela neslučitelné aspekty, přestože u těch typů identifikovaných vlivů, které text kapitoly řeší, lze deklarované výstupy pokládat jinak za korektně nastíněné. Obecně ale chybí výraznější propracovanost jednotlivých vlivů.

Z hlediska vlivů na faunu nejsou v kapitole (kromě obecného konstatování) podrobněji rozvedeny vlivy zemních prací a skrývek, vlastních zásahů do dřevinných porostů, z hlediska ovlivnění hydrických poměrů stanovišť, případně kontaminace toků apod. U deklarovaných zásahů do vodních toků kromě uvedených skupin živočichů (vydra, obojživelníci) jde dle názoru zpracovatelského týmu posudku zejména o dotčení populací ryb (v tocích, kde jsou pro ryby vhodné podmínky) a především pak společenstev bentosu, kde může být dotčena řada i bioindikačně významných druhů, vzhledem k charakteru drobných vodotečí v pramenných úsecích bez přímého kontaktu s intenzivně zemědělsky využívanými plochami. Z tohoto důvodu byl do výstupů posudku promítnut požadavek na zajištění ichtyologického a hydrobiologického průzkumu toků v rámci požadované postupné aktualizace biologických průzkumů v jednotlivých fázích přípravy záměru, s cílem minimalizovat dopady posuzované stavby na potoční ekosystémy. V této souvislosti je nezbytné, aby biologické průzkumy (ne jen

zoologické) byly aktualizovány především i vzhledem k posunu doby případného zahájení stavby.

Na základě rozboru podrobně uvedeného v posudku pokládal zpracovatelský tým za potřebné uplatnit pro návrh stanoviska z hlediska prevence, eliminace či minimalizace vlivů na faunu rozsáhlou řadu podmínek a doporučení.

Z hlediska vlivů na významné krajinné prvky (dále jen „VKP“) vodních toků posudek uvádí, že podklady, které pro podrobnější a preciznější vyhodnocení vlivů na VKP toků (s tím i údolních niv) měl autorský tým dokumentace i v této fázi přípravy k dispozici, nebyly dostatečně zohledněny ve vlastním stanovení velikosti a významnosti vlivů na tento typ VKP. Zejména není zřejmé, proč i u křížení komunikací s vodními toky, která nejsou výrazně šikmá v ostřejším úhlu a přitom jsou řešena po delších a vyšších mostech, jsou navrhovány úpravy toků v délkách, které výrazně přesahují např. délku migračních objektů na těchto mostech dokumentací předkládané návrhy opatření ke zmírnění úprav toků a k prevenci technických zásahů do koryt toků se na potenciální významnost vlivů dle názoru zpracovatelského týmu posudku snaží reagovat.

Na základě výstupů dokumentace a provedeného rozboru byla ze strany zpracovatelského týmu posudku navržena řada doporučení a podmínek do návrhu stanoviska příslušnému úřadu.

Z hlediska ovlivnění přírodních parků jako kategorie obecné ochrany přírody je zřejmé, že charakter přírodního parku Vizovické vrchy bude lokalizací stavby výrazně poznamenán. Dokumentace prakticky neřeší, nakolik umístění stavby ohrozí poslání přírodního parku, neboť jeho východní hranice je vymezena poněkud nelogicky (je například vynechána krajinářsky cenná oblast kolem Vařákových pasek nebo lačnovských skal), lze mít za to, že jde o dotčení přírodní charakteristiky krajinného celku hřebene Vizovických vrchů i mimo přírodní park směrem k Lačnovu. Z tohoto důvodu je důraz dokumentace na krajinný ráz a přírodní charakteristiky legitimní.

Z hlediska vlivu na krajinný ráz, jak je podrobněji rozvedeno v rámci komentáře této kapitoly, je nejkritičtějším prostorem přechod hřebene Vizovických vrchů v okolí Pozdětchova a za navrhovanou MÚK Pozdětchov a dále přes tento hřeben směrem do prostoru severně od Lačnova. V tomto úseku se bez rozdílu vymezení hranice přírodního parku trasa dostává do nejvýraznějšího konfliktu se znaky přírodní charakteristiky. I z tohoto důvodu byly do návrhu stanoviska v posudku promítnuty požadavky na prověření možnosti částečného zahloubení trasy zejména v úseku za MÚK Pozdětchov po údolí Smolinky, která by mohla řešit nejpalčivější úsek trasy.

Povinnou součástí dokumentace s odkazem na stanovisko Krajského úřadu Zlínského kraje č.j. KUZL 17567/2010 ze dne 25. 3. 2010 je „Hodnocení vlivu záměru na území soustavy NATURA 2000 dle §45i zákona č.114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů“. To bylo zpracováno autorizovanými osobami Mgr. Janem Losíkem, Ph.D. a Mgr. Alicí Hákovou. Naturové hodnocení bylo předloženo v únoru 2012 jako součást dokumentace (Příloha č. B.11) ve smyslu § 8 zákona (Čapek O., a kol., 03/2012). Dokumentace na str. 247 – 258 prezentuje výtah podstatných částí tohoto hodnocení. Autoři předloženého naturového hodnocení v jeho závěru uvádějí, že na základě zjištěných hodnot migrační průchodnosti v celé trase R49 a v úsecích, které protínají migrační koridory (MK1, MK2 a MK3) a jsou součástí migračně významného území, byla stanovena optimální varianta vedení R49. Provedení trasy v jiné kombinaci navržených dílčích variant by znamenalo vyšší negativní ovlivnění migrační průchodnosti území a došlo by tak k většímu negativnímu ovlivnění předmětů ochrany evropsky významné lokality (dále jen „EVL“) EVL Beskydy.

Nedílnou součástí posudku je posouzení výše zmíněného naturového hodnocení; předkládané posouzení bylo vypracováno RNDr. Milanem Macháčkem (autorizovanou osobou).

V rámci posuzovaných variant přes migračně významné území s migračními koridory MK1 a MK2 je preference varianty Pozděchov (severní – světle modrá) z pozice hodnocení vlivů na lokality soustavy Natura 2000 legitimní a odůvodněná. Lze tedy konstatovat, že záměr "R49 Lípa – státní hranice ČR/SR (stavby 4903, 4904 a 4905)" v aktivní variantě trasy světle modré u Pozděchova nebude generovat významné negativní vlivy na předměty ochrany EVL Beskydy.

Posudek dále uvádí, že pokud z naléhavých důvodů v rámci navazujících správních řízeních převáží zákonem chráněné zájmy ochrany obyvatelstva a ochrany vodních zdrojů a nebude varianta Pozděchov (světle modrá) shledána jako realizovatelná, lze za předpokladu prověření technického řešení s přísnějšími podmínkami ochrany biotopu a prevence vlivů na předměty ochrany EVL Beskydy v prostoru migračních koridorů kolem Pozděchova pokládat za podmíněně akceptovatelnou i variantu základní. Tato varianta vykazuje méně výhodné parametry z hlediska vlivů na EVL Beskydy, které však nejsou za hranicí významného negativního vlivu.

Do návrhu stanoviska příslušného úřadu v posudku byla následně promítnuta zmírňující opatření vyplývající z kapitoly 3.6 předkládaného naturového posouzení, prezentovaného v Příloze č. 2 posudku.

Vlivy na krajinu:

Ve vztahu k vlivům na krajinu posudek uvádí, že dokumentace přebírá výstupy původního hodnocení vlivů na krajinný ráz v celé délce úseku od Fryštáku po státní hranici ČR/SR (původní studie je přílohou B.9 dokumentace) s tím, že jsou do textu extrahovány údaje, které se týkají úseku od Zádveřic po státní hranici. Text dokumentace extrahuje údaje ze studie v zásadě korektně. Nezmiňuje jeden z výstupů studie pro hodnocení variant u Pozděchova, kdy autor studie poukazuje na nezadanou variantu jednoho dlouhého tunelu pod masivem Vizovických vrchů, poněvadž by předběžně (i při absenci návrhu konkrétního řešení) představovala relativně nejmenší narušení krajinného rázu.

V rámci kapitoly B.I.5 však aktuální znění dokumentace zmíněný výstup studie v zásadě nekomentuje, čímž dává prostor pro oponentní názory řady subjektů proti záměru na poli dopadů na krajinný ráz. V této souvislosti bylo v posudku konstatováno, že v obecné rovině s ohledem na zájmy ochrany přírody je prezentovaný požadavek v zásadě legitimní. Je však dle posudku taktéž nezbytné vycházet z technických možností vedení variant v zájmovém území, a to i se zohledněním hlediska účelně vynaložených prostředků na technické řešení záměru tak, aby bylo dosaženo maximálního kompromisu mezi zájmy všech složek životního prostředí a veřejného zdraví, tedy nikoliv pouze a jenom respektování zájmů výše uvedených. Zpracovatelskému týmu posudku nepřísluší navrhnout zcela jiná projektová řešení než ta, která byla posuzovanou dokumentací předložena (s výjimkou doporučení úprav některých technických řešení navržených v rámci předložených variant). Proto v rámci doporučení posudku se vychází z variant navržených v dokumentaci.

Vlivy na hmotný majetek a kulturní památky:

Ve vztahu k vlivům na hmotný majetek a kulturní památky posudek konstatuje, že se záměrem v jakémkoliv řešení je spojen nezbytný rozsah demolice objektů, včetně objektů k bydlení, jakož i skutečnost, že nelze vyloučit, že se (po konečném výběru trasy rychlostní silnice a jejím detailním zaměření a případných úpravách projektu) může počet demolovaných objektů změnit.

Hodnocení technického řešení záměru s ohledem na dosažený stupeň poznání, pokud jde o znečišťování životního prostředí zpracovatelem posudku:

Vzhledem k charakteru záměru je jeho technické řešení pro potřeby posouzení vlivů na životní prostředí v dokumentaci dostačujícím způsobem popsáno, detailnější řešení se s ohledem na požadavky vyplývající z příslušných právních předpisů předpokládá v rámci další přípravy záměru pro příslušná správní řízení k povolení předmětného záměru. Koncepce posudku vychází z úvodního předpokladu pro identifikaci záměru, že trasu rychlostní silnice R49 je nezbytné realizovat v koridoru pro rychlostní silnici R49 schváleném ZÚR ZK.

Návrh opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzací nepříznivých vlivů záměru na životní prostředí, včetně všech povinností a podmínek pro sledování a rozbor vlivů na životní prostředí:

Posudek uvádí, že příslušná opatření k ochraně životního prostředí a zdraví obyvatelstva vyplývající z procesu posuzování vlivů na životní prostředí jsou specifikována jako podmínky v návrhu stanoviska.

Pořadí variant z hlediska vlivů na životní prostředí z pohledu zpracovatele posudku:

Základní varianta Rychlostní silnice R49 v úseku Lípa – státní hranice ČR/SR, stavby 4903 – 4905 předkládá následující řešení:

- v rovném úseku podél Zádveřic využívá stávající silnici pro R49 bez MÚK na křížení se silnicí II/492,
- u Vizovic je vedena v zářezu s MÚK napojující Vizovice a silnici I/69,
- mezi Lhotskem a Bratřejovem je navržena jižně nejkratším směrem,
- u Pozdřehova vede po úbočí Vizovických vrchů s několika tunely s možností napojení silnice I/57 MÚK,
- u Horní Lidče je navržena trubková MÚK, napojená novou silnicí na I/57,
- kolem Střelné a Študlova je navržena bez variant,
- v hraničním úseku byla prověřena možnost různých délek hraničního mostu v návaznosti na migrační koridor.

V místech, kde vznikají pochybnosti o nejúčelnějším návrhu trasy, jsou k základní variantě dokumentací navržena variantní řešení. Navržené lokální varianty jsou označeny jménem nejbližší obce a barvou použitou v situačním řešení (viz mapová příloha stanoviska):

- *Zádveřice, hnědá* - vedení R49 souběžně se stávající silnicí jižně, silnice II/492 je připojena na stávající I/49,
- *Vizovice, fialová* - tunelová varianta jižně od základní trasy bez možnosti mimoúrovňového napojení Vizovic a silnice I/69 na Vsetín,
- *Bratřejov, tmavě modrá* - severnější varianta oproti základní, která se vyhýbá stávající zástavbě a prochází v proluce mezi lokalitou Končiny a Na Chrámečném,
- *Lhotsko, oranžová* - je v k. ú. Lhotsko vedena jižněji tunelem a pak navazuje na variantu Bratřejov severní,
- *Pozdřehov, světle modrá* - severní varianta v oblasti mezi Bratřejovem a Pozdřehovem vede v nižší poloze blíže k obcím a z větší části mimo přírodní park Vizovické vrchy s napojením na základní trasu tunelovou variantou, MÚK pro silnici I/57,
- *Horní Lidč, oranžová* - kosodélná MÚK přímo na křížení se silnicí I/57.

Závěry posudku k variantním řešením:

Varianty Zádveřice (základní - červená x hnědá)

Posuzovaná dokumentace konstatuje, že z porovnání variant (základní a hnědá) vyplývá, že obě varianty vykazují prakticky stejné vlivy na ekosystémy. Rozdílné jsou vlivy související s dopravou, která je ovlivněna rozdílnými způsoby organizace dopravy (technické řešení variant). Vzhledem k tomu, že u varianty základní byla zrušena MÚK Zádveřice, která řešila napojení obce na R49, jeví se jako výhodnější varianta hnědá s menším vlivem dopravy na intravilán obce, případně se snížením počtu demolic na jižní straně R49 (zárubní zdi). V základní variantě bude do obce přivedena doprava od Luhačovic (v současné době rozptýlená na silnici I/49), a stoupne až o 250 %. Varianta hnědá má větší nároky na zábor půdy a zvětšuje rozsah demolic.

Dle požadavku MŽP byly v rámci multikriteriálního hodnocení v příloze dokumentace B.12 prověřovány v hodnoceném úseku varianty:

- Varianta Zádveřice (hnědá) – uváděná jako Zádveřice 1.
- Varianta Zádveřice (zahlobená) – uváděná jako Zádveřice 2.

Na základě skutečností formulovaných v posudku nelze ve stávající etapě projektových příprav vyslovit souhlas s kategorickým konstatováním dokumentace, že požadavek MŽP na prověření zahlobené varianty (označené v multikriteriálním posouzení jako varianta Zádveřice 2 - zahlobená) nebyl opodstatněný. Proto je doporučeno, aby v rámci další projektové přípravy byla i nadále sledována v km 32,000 – 35,105 varianta Zádveřice 2 – zahlobená s tím, že ve stanovisku jsou pro další projektovou přípravu pro variantu Zádveřice 2 (zahlobená) k dalšímu prověření pro její případnou realizaci formulována odpovídající doporučení. Stanovisko proto formuluje doporučení, aby v rámci další projektové přípravy záměru již nebyla sledována varianta základní - červená, avšak aby kromě varianty Zádveřice (hnědá) – Zádveřice 1 byla i nadále sledována i varianta Zádveřice (zahlobená) – Zádveřice 2.

Varianty Vizovice (základní - červená, fialová)

Z provedeného vyhodnocení velikosti a významnosti vlivů lze za rozhodující považovat v širších souvislostech vlivy na veřejné zdraví. Je skutečností, že pouze pro Vizovice je z akustického hlediska příznivější fialová varianta, která však neumožňuje přímé napojení Vizovic na R49, čímž dochází k nepříznivému akustickému ovlivnění okolí stávající komunikace III/0496 ze Zádveřic do Vizovic. Je proto doporučeno v této lokalitě realizovat základní - červenou variantu (s tím, že most přes údolí ve Vizovicích je navržen realizovat v protihlukovém tubusu) a nadále již nesledovat variantu fialovou.

Varianty Lhotsko (oranžová) + Bratřejov (tmavě modrá)

Z provedeného vyhodnocení velikosti a významnosti vlivů lze ve vztahu k lokalitě Lhotsko z hlediska vlivů na veřejné zdraví jednoznačně preferovat variantu oranžovou, která není ani nijak významněji problematická z hlediska vlivů na přírodní složky ekosystémů.

Dále z hlediska vlivů na veřejné zdraví vyplývá, že v lokalitě Bratřejov lze výsledně považovat za přijatelnější variantu tmavě modrou. K realizaci lze tedy dále doporučit variantu oranžovou ve spojení s tmavě modrou. Dále je doporučeno nadále již nerealizovat variantu základní – červenou.

Varianty Pozdřechov (základní - červená, světle modrá)

Ve vztahu k ÚP lze konstatovat, že světle modrá varianta ve východní části k. ú. Pozdřechov není v souladu s platnou územně plánovací dokumentací (dále jen „ÚPD“), avšak v souladu s ustanovením § 54 odst. 5 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů (dále jen „stavební zákon“) je obec povinna uvést do souladu ÚP s ÚPD kraje; tedy mírně příznivější je varianta základní - červená, ale nevylučuje ani světle modrou variantu s odkazem na §54 odst. 5 stavebního zákona. Soulad či nesoulad s ÚPD není v procesu EIA podstatný.

Na základě výsledků vyhodnocení vlivů na hlukovou a akustickou situaci se z hlediska vlivů na veřejné zdraví jeví jako výhodnější ve vztahu k počtu zasažených obyvatel varianta základní - červená.

Varianta světle modrá je oproti variantě základní vedena severněji po lučních a polních pozemcích; na rozdíl od varianty základní - červené, která prochází přes zalesněný hřeben Vizovických vrchů, vede tato varianta trasu komunikace po okraji tohoto lesního komplexu a dotýká se tak lesních fragmentů a výběžků, které vstupují do navazující zemědělsky obhospodařované krajiny; rozdíl v ploše záboru u těchto variant je cca 17,5 ha. Z hlediska zásahů do PUPFL je výhodnější varianta světle modrá.

Nároky na ZPF ve variantě základní a světle modré jsou následující: základní – červená: 5,54 ha, světle modrá: 14,34 ha, tedy z hlediska zásahů do ZPF je příznivější varianta základní - červená.

Z hlediska vlivů na prvky dřevin rostoucích mimo les v základní - červené variantě je nutno vykácet podstatně méně mimolesní zeleně než ve variantě světle modrá, a to asi o 1/3; z tohoto aspektu lze za příznivější označit variantu základní - červenou.

Vzhledem k většímu rozsahu zpevněných ploch a vyšším nárokům na zásahy do vodních toků se jeví varianta základní - červená jako příznivější; dle názoru zpracovatelského týmu posudku je otázka vyššího odtoku z ploch komunikace technicky řešitelná.

Z hlediska ovlivnění vodních zdrojů je varianta světle modrá příznivější (za předpokladu neovlivnění vodních zdrojů HV1 a HV2), vlivem realizace tunelu Pozdřechov v základní - červené variantě se předpokládá významné ovlivnění vodního zdroje HV3; snížení hladiny vody je možno očekávat také ve vodních zdrojích v osadách Kúty a Hradiště.

Z hlediska vlivů na vodní zdroje lze u obou variant vysledovat významný negativní vliv, odpovídající doporučení v souladu s požadavkem MŽP, odboru ochrany vod, pro obě varianty jsou zpracována do podmínek návrhu stanoviska příslušnému úřadu.

Z hlediska vlivů na přírodní složky ekosystémů a z hlediska vlivů na prvky NATURA 2000 je příznivější varianta světle modrá.

Lze tedy uzavřít, že ve vztahu ke konečné volbě varianty v této lokalitě bude nezbytné v rámci navazujících správních řízení prokázat v hodnoceném úseku, které zákonem chráněné zájmy (ochrana zdraví x ochrana přírody) budou převažovat.

Na základě rozborů uvedených v příslušných kapitolách posudku lze shrnout, že převáží-li v rámci návazných správních řízení zákonem chráněný zájem ochrany veřejného zdraví, měla by být v navrženém úseku Pozdřechov realizována varianta základní (červená) s doporučenými úpravami technického řešení ve vztahu ke zmírnění vlivů na přírodu a krajinu. Za předpokladu, že převáží v rámci návazných správních řízení zákonem chráněný zájem ochrany přírody, měla by být v navrženém úseku Pozdřechov realizována varianta světle modrá včetně doporučených opatření ke zmírnění vlivů na obyvatelstvo a veřejné zdraví.

Ve smyslu uvedeného závěru byly v návrhu stanoviska v posudku formulovány pro každou z variant navržených v uvedeném úseku odpovídající podmínky pro další přípravu záměru.

Varianty MÚK Horní Lideč (základní - červená, oranžová)

Z provedeného vyhodnocení velikosti a významnosti vlivů lze je ve vztahu k MÚK Horní Lideč doporučeno nadále sledovat variantu základní - červenou a dále již nerealizovat variantu oranžovou.

Vypořádání vyjádření k dokumentaci zpracovatelem posudku:

V rámci předkládaného záměru obdržel příslušný úřad v řádném termínu celkem 47 vyjádření dotčených orgánů státní správy, dotčených obcí, občanů a občanských sdružení.

Obdržená vyjádření k dokumentaci se týkají především – variantnosti záměru, problematiky vlivu na veřejné zdraví, problematiky hlukové zátěže, dopravní zátěže problematiky vlivu na přírodu a krajinu, problematiku vlivu na povrchové a podzemní vody, nesouhlasu s umístěním záměru a další.

Připomínky vyplývající z těchto vyjádření byly zpracovatelem posudku komentovány.

Vypořádání vyjádření k posudku zpracovatelem posudku:

V rámci předkládaného záměru obdržel příslušný úřad v řádném termínu celkem 39 vyjádření dotčených orgánů státní správy, dotčených obcí, občanů a občanských sdružení. Většina vyjádření DÚSC a všechna vyjádření občanských sdružení a veřejnosti byla negativních, a to vůči záměru jako celku i vůči návrhu zpracovatele posudku.

V následující tabulce jsou sumarizovány závěry obdržených vyjádření k posudku:

		Vyjádření ze dne	číslo jednací	stanovisko
1	Obec Bratřejov, starosta	19. 6. 2013		formální připomínky
2	Obec Bratřejov, starosta	1. 7. 2013		připomínka ke zpracovatelskému týmu posudku
3	Obec Lačnov, starostka	24. 6. 2013		formální připomínky
4	Obec Lhotsko, starostka	26. 6. 2013	101/2013/LHJ	nesouhlas
5	Obec Pozdřechov, starostka	18. 6. 2013	OÚ-168/2013	nesouhlas
6	Obec Zádveřice- Raková	27. 6. 2013		nesouhlas
7	Krajský úřad Zlínského kraje, odbor životního prostředí a zemědělství	1. 7. 2013	KUZL 42344/2013	formální připomínky
8	Městský úřad Vizovice, odbor životního prostředí	14. 6. 2013	MUVIZ 009929/2013/Rd	nemá připomínky

		Vyřádění ze dne	číslo jednací	stanovisko
9	Městský úřad Vsetín, odbor životního prostředí	28. 6. 2013	MUVS 17882/2013 OŽP	nemá připomínky
10	Česká inspekce životního prostředí, Oblastní inspektorát Brno	5. 6. 2013	ČIŽP/47/ŘI/1205648/004/13/BLV	nemá připomínky
11	Krajská hygienická stanice Zlínského kraje	27. 6. 2013	KHSZL 09682/2013	souhlas - preference varianty základní červené v lokalitě Pozdřechov
12	Ministerstvo životního prostředí, odbor ochrany vod	11. 6. 2013	1312/740/13	nemá připomínky
13	Ministerstvo životního prostředí, odbor ochrany ovzduší	10. 6. 2013	1227/780/13	nemá připomínky
14	Ministerstvo životního prostředí, odbor druhové ochrany a implementace mezinárodních závazků	27. 6. 2013	1530/630/13	formální připomínky - šelmy
15	Ing. Milan Bartoloměj, MBA, MSc., LL.M. a Ing. Martin Zemánek	bez data		formální připomínky - tunel
16	Mgr. Jiří Guth	27. 6. 2013		nesouhlas
17	Jitka Havlová	27. 6. 2013		nesouhlas
18	Karla Kubíková	26. 6. 2013		nesouhlas
19	Leona Machalová	27. 6. 2013 30. 6. 2013		nesouhlas
20	Ilona Persunová a Bc. Roman Persun	27. 6. 2013		nesouhlas
21	Radek Potočný	27. 6. 2013		nesouhlas
22	Romana Ryzová + 45 občanů z Pozdřechova, včetně CD	21. 6. 2013		nesouhlas
23	Marie Starustková	25. 6. 2013		nesouhlas
24	Dušan Ševčík	25. 6. 2013		nesouhlas
25	Miloslav Štách	27. 6. 2013		nesouhlas
26	Miloslav Štách	25. 6. 2013		nesouhlas
27	Radek Štách	27. 6. 2013		nesouhlas
28	Zdeňka Štachová	27. 6. 2013		nesouhlas
29	Zdeněk Zátonek	27. 6. 2013		nesouhlas
30	Pavel Zicha	24. 6. 2013		nesouhlas

		Vyjádření ze dne	číslo jednací	stanovisko
31	Pavel Žižka	27. 6. 2013		nesouhlas
32	35 občanů obce Pozděchova	26. 6. 2013		nesouhlas
33	Český svaz ochránců přírody, Severomoravské regionální sdružení	27. 6. 2013		nesouhlas
34	Děti Země - Klub za udržitelnou dopravu	27. 6. 2013		nesouhlas
35	Hnutí DUHA, místní skupina Olomouc	27. 6. 2013 29. 6. 2013		nesouhlas
36	Občanské sdružení Egeria	27. 6. 2013		nesouhlas
37	Občanské sdružení Vizovické vrchy včetně CD	27. 6. 2013		nesouhlas
38	Občanské sdružení Za zdravé a krásné Holešovsko	27. 6. 2013		nesouhlas
39	Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky	29. 7. 2013	2392/2013-3.4/ml	nemá připomínky

V následující části je uveden komentář zpracovatele posudku k připomínkám doručeným k posudku. Vypořádání je pro přehlednost rozděleno do jednotlivých problematických oblastí, které byly v obdržených vyjádřeních dotčeny (jednotlivé problematické oblasti jsou uvedeny tučně, vypořádání respektive komentář zpracovatele posudku je uveden kurzívou).

Nesouhlas s navrhovanými variantami

Posudek k předloženým variantám formuloval následující závěry:

Varianty Zádveřice (základní – červená x hnědá)

Na základě skutečností formulovaných v posudku nelze ve stávající etapě projektových příprav vyslovit souhlas s kategorickým konstatováním dokumentace, že požadavek MŽP na prověření zahloubené varianty (označené v multikriteriálním posouzení jako varianta Zádveřice 2 - zahloubená) nebyl opodstatněný. Proto je doporučeno, aby v rámci další projektové přípravy byla i nadále sledována v km 32,000 – 35,105 varianta Zádveřice 2 – zahloubená s tím, že ve stanovisku jsou pro další projektovou přípravu pro variantu Zádveřice 2 (zahloubená) k dalšímu prověření pro její případnou realizaci formulována odpovídající doporučení.

V rámci další projektové přípravy záměru se doporučuje, aby již nebyla sledována varianta základní - červená, avšak aby kromě varianty Zádveřice (hnědá) – Zádveřice 1 byla i nadále sledována i varianta Zádveřice (zahloubená) – Zádveřice 2.

Varianty Vizovice (základní – červená, fialová)

Z provedeného vyhodnocení velikosti a významnosti vlivů lze za rozhodující považovat v širších souvislostech vlivy na veřejné zdraví. Je skutečností, že pouze pro Vizovice je z akustického hlediska příznivější fialová varianta, která však neumožňuje přímé napojení Vizovic na rychlostní komunikaci R49, čímž dochází k nepříznivému akustickému ovlivnění okolí stávající komunikace III/0496 ze Zádveřic do Vizovic. Je proto doporučeno v této lokalitě realizovat základní – červenou variantu (s tím, že most přes údolí ve Vizovicích je navržen realizovat v protihlukovém tubusu) a nadále již nerealizovat variantu fialovou.

Varianty Lhotsko (oranžová) + Bratřejov (tmavě modrá)

Z provedeného vyhodnocení velikosti a významnosti vlivů lze ve vztahu k lokalitě Lhotsko z hlediska vlivů na veřejné zdraví jednoznačně preferovat variantu oranžovou, která není ani nijak významněji problematická z hlediska vlivů na přírodní složky ekosystémů.

Dále z hlediska vlivů na veřejné zdraví vyplývá, že v lokalitě Bratřejov lze výsledně považovat za přijatelnější variantu tmavě modrou. K realizaci lze tedy dále doporučit variantu oranžovou ve spojení s tmavě modrou. Dále je doporučeno nadále již nerealizovat variantu základní – červenou.

Varianty Pozděchov (základní – červená, světle modrá)

Ve vztahu k ÚP lze konstatovat, že světle modrá varianta ve východní části k.ú. Pozděchov není v souladu s platnou ÚPD, avšak v souladu s ustanovením § 54 odst. 5 stavebního zákona je obec povinna uvést do souladu ÚP s ÚPD kraje; tedy mírně příznivější je varianta základní - červená, ale nevylučuje ani světle modrou variantu s odkazem na §54 odst. 5 stavebního zákona. Soulad či nesoulad s ÚPD není v procesu EIA podstatný.

Celkově posudek uzavírá, že ve vztahu ke konečné volbě varianty v této lokalitě bude nezbytné v rámci navazujících správních řízení prokázat v hodnoceném úseku, které zákonem chráněné zájmy (ochrana zdraví x ochrana přírody) budou převažovat. Na základě rozborů uvedených v příslušných kapitolách předkládaného posudku lze shrnout, že převáží-li v rámci návazných správních řízení zákonem chráněný zájem ochrany veřejného zdraví, měla by být v navrženém úseku Pozděchov realizována varianta základní (červená) s doporučenými úpravami technického řešení ve vztahu ke zmírnění vlivů na přírodu a krajinu. Za předpokladu, že převáží v rámci návazných správních řízení zákonem chráněný zájem ochrany přírody, měla by být v navrženém úseku Pozděchov realizována varianta světle modrá včetně doporučených opatření ke zmírnění vlivů na obyvatelstvo a veřejné zdraví.

Varianty MÚK Horní Lideč (základní – červená, oranžová)

Z provedeného vyhodnocení velikosti a významnosti vlivů lze je ve vztahu k MÚK Horní Lideč doporučeno nadále sledovat variantu základní - červenou a dále již nerealizovat variantu oranžovou.

Obecný požadavek na vedení celé trasy v jednom dlouhém tunelu pod Vizovickým masivem

Zpracovatelský tým posudku zastával obecně názor, že z hlediska samotného vedení navrhované rychlostní silnice R49 je vhodné preferovat koridor stanovený ZÚR ZK.

Je nezbytné vycházet z technických možností vedení variant v zájmovém území, a to i se zohledněním hlediska účelně vynaložených prostředků na technické řešení záměru tak, aby bylo dosaženo maximálního kompromisu mezi zájmy všech složek životního prostředí a veřejného zdraví.

Dále navrhované technické řešení, pokud není nutné podle norem a platných technických předpisů, zatěžuje stavbu neúměrnými finančními náklady. Stavba následně nevyhoví ekonomickému posouzení a v případě realizace těchto řešení, se investor dostává do situace porušení zákona o majetku České republiky, který mu ukládá používat prostředky státu hospodárně a efektivně.

Situování navržených variant nezávisí pouze od platných legislativních předpisů, zejména technických, ale i od možnosti připojení plánovaného přivaděče silnice I/57 ze severu - od Vsetína. S ohledem na obtížnost horského terénu, nemá projektant k dispozici mnoho možností variantního návrhu tras rychlostní silnice R49.

Kromě toho je dle názoru zpracovatele posudku nezbytné brát v úvahu taktéž stávající stav, kdy je dopravní zátěž vedena řadou obcí a významně negativně ovlivňuje veřejné zdraví. Jasným názorem zpracovatelského týmu posudku je tedy nalezení kompromisu mezi vlivy na veřejné zdraví, vlivy na přírodní složky ekosystémů a určitým způsobem i z hlediska účelně vynaložených prostředků na technické řešení záměru.

V dokumentaci předložené řešení zohledňuje i skutečnost, že prostory tunelů, nebo tubusů je nutné opatřit větráním a odvedením látek z provozu na pozemní komunikaci do okolního ovzduší.

Nicméně s ohledem na popsanou problematiku závažnosti jednotlivých určujících vlivů je patrné, že příslušný úřad na základě vyjádření k posudku pokládá za nezbytné nelimitovat z důvodů nalezení environmentálně šetrnějšího řešení koridorů pro rychlostní komunikaci R49 a pro přivaděč I/57 jejich trasu stávajícím vymezením v rámci ZÚR ZK, zatímco zpracovatelský tým posudku vycházel z nutnosti respektovat koridor daný v ZÚR ZK.

Vedení trasy v lokalitě Bratřejov ve variantě světle modrá mimo schválený ÚP obce Bratřejov

Skutečností je, že světle modrá varianta vede mimo vymezený koridor schválený ÚP. Současně je však třeba připomenout, že i navržená varianta světle modrá je navržena v rámci koridoru vymezeného pro rychlostní silnici R49 v ZÚR ZK. Je třeba připomenout, že v souladu s ustanovením §54 odst. 5 stavebního zákona je obec povinna uvést do souladu územní plán s ÚPD následně vydanou krajem. Přesto zpracovatelský tým posudku doporučuje prověřit i případně modifikovanou variantu červenou s větším rozsahem zatunelování (viz příslušná část posudku).

Studie vlivů na krajinný ráz ve svém závěru konstatuje k navrženým variantám následující závěry:

- *varianta základní (červená): tato varianta by byla vedena přímo územím přírodního parku Vizovické vrchy a v dotčeném krajinném prostoru by silně narušila význačný znak zásadního významu, kterým je typicky členitý reliéf Vizovické vrchoviny, a to přímo uvnitř území přírodního parku. V tomto smyslu by negativně působily především otevřené úseky mezi jednotlivými tunely, které by se mj. promítly i na pohledovém působení souvislých lesních celků ve formě dělicího efektu. V daném případě by došlo k silnému negativnímu ovlivnění především přírodních hodnot krajinného rázu, území přírodního parku a VKP,*

- *varianta světle modrá je delší, jde převážně mimo území přírodního parku, avšak její zasazení do terénu je vizuálně velmi exponované a ovlivní tak poměrně rozsáhlé území severně od přírodního parku s převážně zvýšenou estetickou hodnotou; v případě této podvarianty by došlo k silnému negativnímu ovlivnění estetických hodnot krajinného rázu, především harmonického měřítka a vztahů.*

Na základě výše uvedených posouzení obou variant ve vztahu na krajinný ráz se nelze dle zpracovatelského týmu posudku přiklonit jednoznačně k názoru vyjadřovatele, že varianta světle modrá nejvíce ovlivňuje a znehodnocuje krajinný ráz v dané oblasti; obě trasy jsou v úseku Bratřejov-Pozděchov z hlediska krajinného rázu silně konfliktní.

Vlivy na povrchové a podzemní vody

Posudek uvádí, že z popisné části dokumentace vyplývá, že záměr z hlediska výstavby je v kontaktu jak s vodními toky, tak i s významnými vodními zdroji. Veškeré stavební práce spojené s výstavbou vyžadují vytvoření nezbytných ploch zařízení stavenišť. Z hlediska ochrany vodních zdrojů bude nezbytné zajistit nutné manipulační plochy způsobem, minimalizujícím riziko ohrožení vod.

V posudku byla proto v návrhu stanoviska příslušnému úřadu formulována odpovídající doporučení.

Z hlediska vlivů na povrchové vody posudek vyslovuje souhlas, že změna odtoku vyvolaná v jednotlivých povodích v důsledku realizace komunikace se na průtoku více vodních toků, které v předmětném území představují páteřní toky, významně neprojeví a vzhledem k tomu, že jsou tyto toky ovlivněny v dolních partiích, nelze předpokládat ani synchronizaci odtoku z nové komunikace a z přirozeného povodí recipientů. Jedná se především o toky Dřevnice, Lutoninka, Bratřejovka či Senice.

U drobných vodních toků, do kterých jsou plochy komunikace odvodňovány, zvyšují nové plochy komunikace velikost efektivního deště úměrně k velikosti zpevňované plochy. Význam zvýšení povrchového odtoku vlivem výstavby rychlostní komunikace R49 bude stoupat s klesající plochou povodí recipientu, do kterého jsou příslušné úseky rychlostní komunikace R49 odvodňovány.

Dle názoru zpracovatelského týmu posudku musí být jednoznačně pro vybranou trasu rychlostní silnice R49 zajištěn požadavek, aby odtok ze zastavěné plochy po realizaci stavby nepřesahoval odtok před stavbou. Lze souhlasit, že do doby konečného výběru trasy rychlostní silnice R49 nelze objektivně vyhodnotit konečný počet jakož i objem nutných retencí, lze však požadovat, aby navržené řešení odtokových poměrů v rámci konečné volby trasy rychlostní silnice R49 minimalizovalo nezbytné zásahy do koryt a břehů dotčených vodních toků (a tak se zachoval přírodní charakter toků), jakož i aby po návrhu umístění retencí byly navržené lokality jednak podrobeny detailnímu biologickému průzkumu jakož i požadavek, aby technické řešení retencí, kalníků či desimentačních jímek kromě požadavků na zajištění potřebné jakosti vypouštěných srážkových vod odpovídalo přírodě blízkému charakteru a nestaly se pastmi pro živočichy.

Ve vztahu k odtokovým poměrům byla proto v návrhu stanoviska příslušnému úřadu formulována odpovídající doporučení.

Těleso komunikace bude křížit řadu vodních toků, které jsou převážně v přírodním nebo přírodně blízkém stavu. Lze tedy souhlasit se závěrem, že zásah do koryt a nivy toků s břehovými porosty, které jsou navíc VKP „ze zákona“, bude vždy představovat závažné narušení ekosystému. V tomto smyslu posudek formuloval do návrhu stanoviska odpovídající doporučení.

Jak z dokumentace vyplývá, posuzovaný záměr se nachází v několika záplavových územích (Dřevnice, Lutoninka a Senice). Podrobnější informace ve vztahu k záplavovému území Senice však dokumentace neobsahuje. Kromě již dříve specifikovaných podmínek jsou k uvedené problematice zpracovatelským týmem posudku formulována následující doporučení ve shodě se stanovisky dotčených orgánů státní správy, kdy je vyžadováno, aby přes nivy vodních toků a aktivní zóny záplavových území byla komunikace vedena po mostních objektech; v aktivních zónách nebudou umístěny mostní pilíře.

Zpracovatelský tým posudku konstatuje, že pro další projektovou přípravu musí být doložen detailnější rozsah všech záplavových území v rámci realizace stavby tak, aby tato skutečnost byla zohledněna v rámci plánu organizace výstavby z hlediska vyloučení rizik kontaminace vod, jakož i z hlediska stavebního řešení záměru.

Z hlediska vlivů na jakost vod v etapě provozu lze konstatovat, že největší vliv na jakost vody ve vodotečích, které jsou v zájmovém území, bude mít odtékající srážková voda ze zpevněného povrchu silnice. Tato voda je kontaminována látkami, které souvisejí s provozem a údržbou vozovky. Nejvíce se uplatňuje vliv chemické údržby v zimním období, tj. vliv od posypové soli, resp. od chloridů v ní obsažených. Koncentrace chloridů v srážkové odtékající vodě závisí na době trvání a na intenzitě sněhových srážek, na dopravním zatížení a na způsobu údržby vozovky. V tomto smyslu posudek formuloval do návrhu stanoviska odpovídající doporučení.

Z hlediska vlivů na podzemní vody zpracovatelský tým posudku považuje za nejvýznamnější problematiku vlivů záměru na podzemní vody, protože jasným požadavkem musí být, aby po realizaci stavby v navržené trase bylo jednoznačně respektováno zajištění odpovídajících nároků na zdroje vody.

Jako konfliktní se jeví vedení trasy v oblasti obce Lhotsko, a to bez ohledu na zvolenou variantu, a to zejména z toho důvodu, že obec Lhotsko plánuje v místech trasy rychlostní komunikace R49 v úseku km cca 38,65 vybudování vodojemu, do kterého bude voda gravitačně přiváděna z vodních vrtů situovaných v zalesněném svahu vrchu Papradná. Dokumentace konstatuje, že pro navazující projektovou přípravu rychlostní silnice R49 je nezbytné v těchto místech koordinovat oba záměry (tedy výstavbu rychlostní silnice a zásobování obce Lhotsko pitnou vodou), a to jak z hlediska stavebního, tak i z hlediska hydrogeologického. Dle názoru zpracovatelského týmu posudku musí být však podán především jednoznačný průkaz o tom, že realizace záměru v jakékoliv zde navržené variantě nemůže znamenat kvantitativní ani kvalitativní ovlivnění zdrojů vody, které jsou uvažovány pro napájení plánovaného vodojemu.

Jak je z dokumentace a souvisejících příloh zřejmé, v případě realizace varianty „základní (červené)“ je cca v km 44,27 v těsné blízkosti u projektované trasy zdroj podzemní vody pro obec Pozděchov, u kterého je předpokládáno negativní ovlivnění snížením vydatnosti. V případě varianty „světle modrá“ jsou potenciálně ovlivnitelné dva vodní zdroje HV1 a HV2 jako zdroje pro blízkou obec Pozděchov.

Souhrnně lze uzavřít, že dokumentace uvádí, že nejvýznamnější kolize trasy komunikace s vodními zdroji nastane v úseku km cca 44,5 v oblasti Pozděchova, kde dochází ke střetu trasy komunikace s pásmy hygienické ochrany pro vodní zdroje obce Pozděchov (vodní zdroj HV1 – HV3). Míra ovlivnění závisí na zvolené variantě řešení trasy komunikace.

Dle dokumentace základní varianta prochází v km cca 44,275 v těsné blízkosti (pravým tubusem tunelu) vrtu HV3, který je vymezen jako rezervní, v současné době nevyužívaný.

Obecně lze předpokládat, že projektovanými objekty na komunikaci v případě vrtu HV3 dojde k významnému negativnímu ovlivnění (snížení vydatnosti). Vrt HV3 je určen jako rezervní

pro zásobování Pozdřehova pitnou vodou, proto by tak jeho znehodnocením nemělo být významně ohroženo zásobování obce pitnou vodou.

V případě realizace varianty „světle modrá“ bude mezi vrty HV1 a HV2 procházet křížovatková větev MÚK Pozdřehov, která je vedena po mostním objektu. Projektované zářezy na hlavní trase komunikace však mohou výrazně ovlivnit vývěr Pozdřehůvky a částečně i jejího levého přítoku, což může mít za následek snížení celkové průtočnosti Pozdřehůvky i snížení infiltrace do údolních hydrogeologických struktur s negativním vlivem (částečným snížením vydatnosti) na zvodnění studní HV1 a HV2.

Vedení rychlostní komunikace R49 severní, světle modrou variantou tak nezasáhne vrt HV3, avšak vodní zdroje HV1 a HV2 budou v přímém styku s tělesem komunikace. Především vrt HV2 je umístěn v prostoru násypu mimoúrovňové křížovanky, vrt HV1 je situován v těsném kontaktu s nájezdovou rampou křížovanky. Zda budou zdroje přímo dotčeny tělesem komunikace, bude dle dokumentace určeno na základě přesného vytýčení stavby v terénu. Lze navrhnout (v případě že bude upřednostněn zákonem chráněný zájem ochrany přírody a bude realizována varianta světle modrá) i prověření možnosti posunutí polohy MÚK Pozdřehov mírně k východu mimo polohu obou vrtů. Vzhledem k plánovanému tunelu Pozdřehov lze, ale v každém případě, v této variantě předpokládat přechodné negativní ovlivnění těchto vodních zdrojů. Po dostavbě objektu se dle dokumentace hydrogeologické poměry pravděpodobně normalizují na původní úroveň.

Za nepřípustné lze považovat, aby vodní zdroje (vrty HV1, HV2 a HV3) a ochranná pásma vodních zdrojů I. stupně byla v přímém kontaktu s tělesem rychlostní komunikace R49. V tomto smyslu posudek formuloval do návrhu stanoviska odpovídající doporučení.

Kromě toho dále posudek požaduje pro konečnou variantu vedení rychlostní komunikace R49 provést pasportizaci stávajících podzemních vrtů a studní ve vzdálenosti 200 m od trasy stavby pro vyhodnocení možných vlivů stavby na tyto objekty, a to jak z hlediska možného snížení hladiny podzemní vody, tak i z hlediska možného ovlivnění její kvality. Součástí pasportizace stávajících podzemních vrtů a studní bude návrh monitoringu kvality a kvantity těchto zdrojů (zejména s ohledem na zabezpečení ochranných pásem); monitoring bude pro vybranou trasu rychlostní silnice zahájen s dostatečným předstihem před zahájením stavby, v jejím průběhu a minimálně 2 roky po ukončení stavby; rozsah a četnost monitoringu konzultovat s dotčenými obcemi a vodoprávním úřadem.

Dále posudek požaduje, aby v rámci dokumentace pro stavební povolení byl pro vybranou trasu rychlostní silnice zpracován podrobný hydrogeologický průzkum; součástí podrobného hydrogeologického průzkumu bude vypracování návrhu monitoringu kvality vybraných podzemních zdrojů vody - hladin i kvality podzemní vody ve vybraných vrtech nebo studnách (zejména s ohledem na zabezpečení ochranných pásem). Dále bylo posudkem požadováno, aby podrobný hydrogeologický průzkum pro vybranou trasu rychlostní silnice navrhoval technická, stavební a organizační opatření, která maximálním možným způsobem budou eliminovat ovlivnění zdrojů podzemní vody; součástí podrobného hydrogeologického průzkumu budou i konkrétní návrhy všech kompenzačních opatření za případnou ztrátu vody v potenciálně ovlivnitelných vodních zdrojích (vrty, studny) nebo pramenů minerálních vod.

Problematika odpočívek

Podle novelizované ČSN 73 6101 se při rychlostních silnicích podle charakteru provozu budují odpočívky situované v prostorech mimo křížovanky a ve vzájemných vzdálenostech nejméně 20 km s definovaným základním vybavením. Vzdálenost mezi odpočívkami tudíž není 30 km, jak uvádí vyjádření, ale 20 km. ČSN 73 6101 Projektování silnic a dálnic je platná od roku 2004. V posledních letech vznikla potřeba některé části této normy upřesnit či doplnit,

proto bylo přistoupeno k zadání změny č. 1 (Z1 je platná od ledna roku 2009). Z1 zavedla nejmenší dovolenou vzdálenost odpočívek na dálnicích a rychlostních silnicích 20 km.

Posuzovaná dokumentace v navazující projektové přípravě doporučuje zvážit nutnost realizace obou ve studii navržených odpočívek, vzdálených od sebe 13 km. Na slovenské straně je navržena odpočívka u Lysé pod Makytou ve vzdálenosti cca 10 km od Lačnova.

Z dokumentace dále vyplývá, že oboustranná odpočívka Vizovice je navržena v km 37,895, v km 51,000 je navržena odpočívka Lačnov.

Odpočívka Vizovice je navržena prakticky zcela na orné půdě mezi Vizovicemi a Lhotskem. Jedná se o úsek, ve kterém rychlostní komunikace R49 prochází v blízkosti stávající komunikace I/49 a migrační cesty zvěře zde nebyly zjištěny. Odpočívka tak není situována v profilu vymezených migračních koridorů a ani v její bezprostřední blízkosti se žádný migrační profil nenachází.

Odpočívka Lačnov je navržena v mozaikovitě krajině v proluce mezi obcemi Lačnov a Horní Lideč, na vrchu v lokalitě Seničné díly v pohledově velmi exponované poloze. V údolí při východním úpatí protéká Seninka, která společně s Lačnovským potokem protéká soustavou Lačnovských rybníků. Odpočívka je tak situována v blízkosti přírodně cenné lokality Lačnovských rybníků, do hodnotných stanovišť však přímo nezasahuje a svou polohou v blízkosti zástavby neohrozí migraci zvěře. Při dodržení opatření k eliminaci rizik znečištění vodního prostředí, které by vzhledem k terénu (lokalita odpočívky je vyspádována do Seninky a Lačnovského potoka) a ke zjištěné migraci obojživelníků mohlo mít fatální následky, je umístění odpočívky jen podmíněně akceptovatelné.

Zpracovatelský tým posudku upozorňuje, že v rámci stavby 4902.2 Fryšták – Lípa, 2. etapa nebyla v rámci stavebních objektů žádná odpočívka navrhována.

Z výše uvedených důvodů zastává zpracovatelský tým posudku názor, že v rámci navrhovaného úseku Lípa – státní hranice ČR/SR musí být naplněna ve vztahu k návrhu odpočívek novelizovaná ČSN 73 6101. V posuzovaném úseku by tedy měla (pokud to záměr vyžaduje) být realizována pouze jedna odpočívka (avšak jednoznačně s vyloučením úvahy o realizaci odpočívky Lačnov).

Zpracovatelský tým posudku dále zastává názor, že v rámci další projektové přípravy (pokud je jakákoliv odpočívka v rámci hodnoceného záměru jednoznačně nezbytná) prověřit ve směru na hranice realizaci odpočívky naproti průmyslové zóně Vizovice cca v km 34,10 a ve směru na Zlín u zemědělského areálu cca v km 36,90.

V rámci další projektové přípravy záměru je formulováno doporučení, v rámci dokumentace pro územní řízení zdůvodnit nutnost realizace odpočívek v řešeném úseku rychlostní silnice R49 v úseku Lípa – státní hranice ČR/SR; v případě, že nutnost realizace odpočívky bude odpovídat požadavkům aktualizované ČSN 73 6101 (minimální vzdálenost 20 km mezi odpočívkami), potom dále rozpracovávat realizaci odpočívky Vizovice v km 37,895, případně prověřit jen řešení jednostranné odpočívky u zemědělského areálu Vizovice v km cca 36,90 (směr Zlín) a naproti průmyslové zóně Vizovice v km cca 34,10 (směr hranice ČR/SR) a dále již nerealizovat odpočívku Lačnov v km 51,00.

Nejasnosti z hlediska etapy výstavby (vliv převozu a deponie nadbytečné zeminy)

Etapa výstavby se může negativně projevit jak z hlediska hlukové a imisní zátěže, tak i z hlediska samotných vlivů na přírodní složky ekosystémů.

Posudek uvádí, že hluk ze stavební činnosti v dokumentaci není komentován nijak podrobněji z důvodů, které jsou v dokumentaci uvedeny. Není patrné, kde budou finálně

situovaná zařízení staveniště, není uveden předpokládaný počet nákladních vozidel zajišťujících odvoz přebytečného materiálu ze stavby a dovoz materiálu na stavbu z jednotlivých zařízení stavenišť. Nejsou popsány hlavní dopravní trasy.

Protože hluk ze stavební činnosti včetně přepravy přebytečného materiálu lze považovat za jeden z významných vlivů hodnoceného záměru, a proto je této problematice z hlediska formulace podmínek pro další přípravu záměru věnována významná pozornost a formulována odpovídající doporučení v návrhu stanoviska příslušnému úřadu.

Kromě řady jiných požadavků bylo posudkem požadováno v rámci dokumentace pro územní řízení po konečném výběru trasy rychlostní silnice R49 v úseku Lípa – státní hranice ČR/SR aktualizovat a zpřesnit odhady přebytků zeminy, které bude nezbytné deponovat, a to i z hlediska přepravy z místa vzniku do místa deponování; v rámci zpřesnění zohlednit i uváděný deficit zemin u stavby 4902.2 s tím, že vyřešení způsobu naložení s konečným objemem zeminy musí být jednoznačně doloženo do zahájení stavby zvolené varianty rychlostní silnice v rámci dokumentace pro územní řízení.

Dále bylo posudkem požadováno v rámci plánu organizace výstavby (POV) stavby v maximální možné míře preferovat pro přesun stavebních materiálů trasy navrhované rychlostní silnice R49, respektive maximálním možným způsobem využívat železniční dopravu, jakož i v rámci dokumentace pro stavební povolení specifikovat všechny komunikace, které budou využívány v etapě výstavby a předpokládané objemy přepravovaných stavebních hmot na těchto komunikacích a tento materiál předložit příslušnému orgánu ochrany veřejného zdraví; dodavatel stavby bude povinen přepravní trasy projednat s dotčenými obcemi, případně respektovat požadavky směřující k eliminaci narušování faktorů pohody dle požadavku orgánu ochrany veřejného zdraví.

Kromě jiného posudek požaduje, aby součástí prováděcích projektů po výběru zhotovitele stavby a upřesnění navržených přepravních tras byla akustická studie pro etapu výstavby, která bude organizačními opatřeními (vyločením souběhu nejhluchnějších stavebních mechanismů) a technickými opatřeními (použitím méně hlučné stavební techniky) dokladovat plnění hygienického limitu pro etapu výstavby, respektive budou navržena další technická nebo organizační opatření, která budou z hlediska hluku z etapy výstavby akceptovatelná orgánem ochrany veřejného zdraví ve vztahu k hygienickému limitu pro etapu výstavby.

Neexistující výhody záměru

Není, dle názoru zpracovatelského týmu posudku, jeho náplní zkoumat smysluplnost záměru a není to ani náplní zpracovatelského týmu dokumentace. Ten vycházel z podkladů, které obdržel od oznamovatele a jako s takovými s nimi pracoval. Pokud má vyjadřovatel pochybnost o smysluplnosti záměru, měla by tato pochybnost být řešena s oznamovatelem záměru, nikoliv zdůvodňována v procesu posuzování vlivů, jehož smyslem je vyhodnocení velikosti a významnosti vlivů na veřejné zdraví a jednotlivé složky životního prostředí. Proces EIA nerozhoduje o realizaci stavby a je věcí vyjadřovatele (má-li uvedené pochybnosti) řešit s oznamovatelem otázku smysluplnosti záměru, avšak mimo proces EIA.

Na stranu druhou však posudek v příslušné kapitole uvádí, že údaje o intenzitách dopravy na řešených komunikacích dokladované v dokumentaci v příloze B.1.1 „Dopravní inženýrské údaje“ pro řešené úseky neobsahují rok 2030, pro které je následně provedeno vyhodnocení hlukové a imisní zátěže. Současně lze upozornit, že dokumentace připouští možnost společné realizace staveb 4903 a 4904, aniž by musela být nutně realizována stavba 4905.

Zpracovatelský tým posudku dále považuje za vhodné upozornit, že v návrhu stanoviska příslušnému úřadu jsou obecně pro konečnou navrhovanou variantu formulována doporučení,

která se týkají nejen obecně problematiky hlukové zátěže pro vybranou trasu rychlostní komunikace R49, ale i doložení podrobného postupu vyhodnocení a precizaci dopravní zátěže pro hodnocený časový horizont roku 2030 jak pro řešenou rychlostní silnici R49, tak i ale pro dopravu na stávajícím komunikačním systému, který může být navrhovaným záměrem ovlivněn.

Dále zpracovatelský tým posudku považuje za nezbytné upozornit, že vyhodnocení velikosti a významnosti vlivů na hlukovou situaci v posuzované dokumentaci vychází z hlediska modelu dopravy ze stavu, že posuzovaný záměr počítá s tím, že silnice I/57 (přivaděč) funguje společně s posuzovanou rychlostní silnicí R49 jako celek. Tento model dopravy je tedy nezbytné ze strany zpracovatelského týmu považovat za výchozí z hlediska vyhodnocení velikosti a významnosti vlivů na hlukovou situaci nejen ve vztahu k navrhované rychlostní silnici, ale i z hlediska obdobných vlivů u dotčených obcí, které mohou být ovlivněny generovanou dopravou související se záměrem.

Lze tedy předpokládat, že za situace, kdyby byla zprovozněna v odsouhlasené vybrané trase pouze rychlostní silnice R49 v úseku Lípa – státní hranice ČR/SR a současně nebyl zprovozněn navrhovaný přivaděč I/57, potom lze celkem logicky předpokládat, že takový stav by mohl znamenat pro všechny obce podél stávající silnice I/57 možné ovlivnění hlukové situace z důvodů využívání této stávající komunikace jako tranzitní dopravy od Vsetína na posuzovanou rychlostní silnici R49 přes MÚK Lideč.

Na základě všech uvedených skutečností byla posudkem proto v návrhu stanoviska příslušnému úřadu formulována odpovídající doporučení.

Překračování hygienických limitů

Dokumentace konstatuje, že byly posouzeny akustické poměry v okolí záměru ve výhledovém období r. 2030. Z výpočtového modelu vyplývá, že po zohlednění clonícího vlivu navržených protihlukových bariér navrhovaných pro jednotlivá variantní řešení trasy posuzované komunikace bude u většiny nejbližších chráněných objektů v okolí předmětného úseku rychlostní komunikace R49 hluková zátěž pod nejvyššími přípustnými hodnotami. S ohledem na výsledky modelového výpočtu je zřejmé, že realizace protihlukových opatření je nutnou podmínkou pro snížení hluku v chráněném venkovním prostoru a v chráněném vnitřním prostoru i venkovním prostoru staveb pod hraniční hodnotu stanovených hygienických limitů. U objektů, kde se předpokládá překročení nejvyšších přípustných hodnot ekvivalentní hladiny akustického tlaku A v chráněném venkovním prostoru staveb i přes maximální snahu odclonit nadlimitní hlukovou zátěž pomocí navržených protihlukových stěn, dokumentace doporučuje následující možná řešení:

- *měření hluku ve vnitřních prostorách dotčených objektů, na základě kterého budou případně provedena doplňková protihluková opatření ve formě úprav přímo na fasádách objektů (výměna oken za okna s vyšší vzduchovou neprůzvučností),*
- *změna účelu užívání objektů (po dohodě s majiteli) a následné náhradní ubytování zde žijících obyvatel,*
- *výkup dotčených chráněných objektů.*

Dokumentace dále uvádí, že v dalších stupních projektové dokumentace budou detailně zpracovány hlukové studie pro jednotlivé lokality s upřesněním navrhovaných protihlukových stěn (PHS) a jejich parametrů a dále navrženy třídy zvukové izolace oken, pokud by se přistoupilo k jejich výměně (na základě výsledků měření ekv. hladiny akustického tlaku A ve vnitřním prostoru) u objektů, kde nebude reálně splnit stanovené limitní hodnoty ekvivalentní hladiny akustického tlaku A v chráněném venkovním prostoru stavby.

V rámci přípravy stavby i po jejím uvedení do provozu je doporučeno provést akustický monitoring, který ověří předpoklady a výpočty hlukové studie.

K uváděným skutečnostem posudek uvádí, že v daném případě je vhodné podotknout, že zákon č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů, požaduje splnění hygienického limitu, jak pro chráněný venkovní prostor staveb, tak pro chráněný vnitřní prostor staveb. Z hlediska priorit je třeba zajistit v rámci akustické studie především ochranu chráněného venkovního prostoru staveb.

Dále posudek uvádí, že akustická studie hodnotí pouze nulovou variantu v roce 2030 (bez realizace staveb 4903–4905) a aktivní varianty v roce 2030 s realizací celé trasy R49. U aktivní varianty v roce 2030 jsou alternativně řešeny úseky vedení trasy R49 v určitých lokalitách. Dále je proveden návrh a optimalizace protihlukových opatření v lokalitách, kde dochází k překračování hygienického limitu 60/50 dB (den/noc).

Z metodického hlediska lze akustické studii vytknout, že nehodnotí počáteční akustickou situaci – „stávající stav“, ať již na základě měření, či na základě výpočtu a tudíž nelze posoudit k jakým změnám – pozitivním, či negativním v akustické situaci vůči stávajícímu stavu může dojít, např. díky úbytku vozidel na stávajících komunikacích.

Kromě řady jiných doporučení posudek zejména doporučuje, aby v rámci dokumentace pro územní řízení bylo provedeno doplnění a rozšíření akustické studie v relevantním 3D prostředí, včetně vyhodnocení stávajícího stavu akustické situace na základě reálné provedeného objektivního měření po dobu 24 hodin podél výhledového vedení silnice R49, a také např. tam, kde dochází k souběhu se stávajícími komunikacemi; pro výhledový stav potom provést optimalizovaný návrh PHS včetně zohlednění i jiných forem protihlukové ochrany (např. zemní valy nebo tubusy na mostních tělesech); v rámci hlukové studie specifikovat nejistotu výpočtů.

Dále posudek doporučuje, že vzhledem k tomu, že v řadě míst dochází i přes navrhované protihlukové stěny k překračování hygienického limitu budou v dokumentaci pro územní řízení pro vybranou trasu rychlostní silnice R49 především prověřeny a doloženy optimalizované možnosti ochrany chráněného venkovního prostoru staveb na základě upřesněných vstupních podkladů a optimalizace návrhu protihlukových stěn, či dalších možností snížení hlukového zatížení (např. typ povrchu, snížení rychlosti apod.). Teprve na základě uvedených skutečností a vyčerpání všech možností, v případě zjištění překročení hygienického limitu v chráněném venkovním prostoru staveb a na základě provedeného měření přistoupit k dodatečným protihlukovým opatřením typu ochrana vnitřního chráněného prostoru staveb, změna účelu užívání objektu případně vykoupení objektu za tržní cenu v místě obvyklou tak, aby byly vytvořeny podmínky pro tyto obyvatele zajistit si možnost jiného bydlení mimo dosah navrhované rychlostní silnice R49.

Neposouzení přívaděče

Ze zaslaných vyjádření k jednotlivým dokumentům procesu EIA a především z veřejného projednání dále vyplynulo, že navrhovaný přívaděč silnice I/57 v zatím jen nastíněné trase dle ZÚR ZK synergicky zvýrazňuje některé identifikované vlivy.

Dále zpracovatelský tým posudku považuje za nezbytné upozornit, že vyhodnocení velikosti a významnosti vlivů na hlukovou situaci v posuzované dokumentaci vychází z hlediska modelu dopravy ze stavu, že posuzovaný záměr počítá s tím, že silnice I/57 (přívaděč) funguje společně s posuzovanou rychlostní silnicí R49 jako celek. Tento model dopravy je tedy nezbytné ze strany zpracovatelského týmu považovat za výchozí z hlediska vyhodnocení velikosti a významnosti vlivů na hlukovou situaci nejen ve vztahu k navrhované rychlostní silnici, ale

i z hlediska obdobných vlivů u dotčených obcí, které mohou být ovlivněny generovanou dopravou související se záměrem.

Lze tedy předpokládat, že za situace, kdyby byla zprovozněna v odsouhlasené vybrané trase pouze rychlostní silnice R49 v úseku Lípa – státní hranice ČR/SR a současně nebyl zprovozněn navrhovaný přívaděč I/57, potom lze celkem logicky předpokládat, že takový stav by mohl znamenat pro všechny obce podél stávající silnice I/57 možné ovlivnění hlukové situace z důvodů využívání této stávající komunikace jako tranzitní dopravy od Vsetína na posuzovanou rychlostní silnici R49 přes MÚK Lideč.

Předložený posudek ve vztahu k uvedené problematice proto doporučuje, aby v rámci další projektové přípravy byla koordinována stavba rychlostní silnice R49 v úseku Lípa – státní hranice ČR/SR se stavbou silnice I/57 (přivaděč) tak, aby obě stavby byly zprovozněny souběžně; za předpokladu, že by zprovoznění rychlostní silnice R49 v úseku Lípa – státní hranice ČR/SR bylo realizováno dříve než navrhovaná silnice I/57 (přivaděč), potom vyloučit zprovoznění MÚK Lideč z toho důvodu, aby novou tranzitní dopravou nebyly zatíženy obce, kterými prochází stávající silnice I/57, pokud nebude v rámci další projektové přípravy podán jednoznačný průkaz, že taková situace nemůže nastat.

Nerespektování doporučení Ministerstva zemědělství ve vztahu k problematice oplocení

Předložený posudek se věnoval dokumentaci, která byla příslušným úřadem předložena zpracovatelskému týmu posudku včetně vyjádření, které k této dokumentaci byla příslušným úřadem k vypracování posudku předána. K posuzované dokumentaci se Ministerstvo zemědělství nevyjádřilo.

Nicméně posudkem je požadováno, aby nejdéle v dokumentaci pro územní řízení byla precizována pro vybranou trasu rychlostní silnice R49 všechna technická opatření k prevenci vniku vybraných druhů obratlovců (včetně velkých šelem) na komunikaci a technických opatření pro účelné navádění těchto druhů do migračně vyhovujících profilů, s přihlédnutím k následujícím zásadám:

- u navržených významných migračních profilů (vyhovující mostní objekty, ekodukty) věnovat při návrhu náležitou pozornost řešení detailů, které povedou k eliminaci rušivých vlivů provozu komunikace a zvýšení faktorů pohody,
- doplnit specifická opatření podél celé trasy rychlostní komunikace R49 i mimo lokality s podchody či jinými vhodnými migračními profily pro migrující zvěř a velké savce (především místa a prostory mimo zastavěné oblasti, kde komunikace povede v úrovni terénu nebo na náspu),
- precizovat úseky a prostory pro umístění oplocení podél komunikace navazující na protihlukové stěny s tím, že by mělo být realizováno prakticky po celé délce komunikace, minimálně ve všech úsecích označených terénním průzkumem jako migrační prostory vybraných druhů obratlovců (včetně velkých šelem a vydry říční) a ve všech lesních úsecích,
- v případě instalace jednostranných protihlukových stěn zajistit oplocení protilehlé strany z důvodu prevence vzniku pastí na vybrané druhy obratlovců,
- v prostorech kolem pro velké savce vyhovujících migračních profilů (vyhovující mosty, okolí portálů tunelů nebo překrývaných zářezů) zesílit účinek migrační bariéry vstupu na komunikaci na tyto profily bezprostředně navazujícím neprůhledným hrazením, způsob a charakter pro každý vyhovující profil konzultovat odborníky na chování vybraných druhů obratlovců,
- při dalších projektových přípravách zajistit, aby nedocházelo k přerušení oplocení, hlavně v migračně významném území, např. na únikových cestách či sjezdech z rychlostní komunikace nebo v okolí portálů tunelů,

- dodržet zásadu návrhu oplocení podél komunikace s minimálním 100 m přesahem mimo les, v tomto smyslu důsledně prověřit, aby ploty neodtahovaly zvířata od migračních cest, nebránily k přístupu na migrační cestu a nedocházelo k nežádoucímu vytváření paralelních linií,
- doplnit technické prvky sadovými a vegetačními úpravami, které budou zesilovat faktor pohody pro využívání řešených migračních profilů,
- veškeré návrhy technických opatření k prevenci vniku vybraných druhů obratlovců (včetně velkých šelem) na komunikaci a technických opatření pro účelné navádění vybraných druhů do vybraných migračních profilů projednat s příslušnými orgány ochrany přírody a místními znalci biologie a chování těchto vybraných druhů z důvodu zajištění co nejvyšší účinnosti takových opatření.

Nesplnění požadavku na obsah biologického hodnocení

Předložený posudek se věnoval dokumentaci, která byla příslušným úřadem předložena zpracovatelskému týmu posudku. Rozsáhlý přehled podmínek, formulovaných v návrhu stanoviska příslušnému úřadu vyplývá jak z reakcí zpracovatelského týmu posudku na obdržení vyjádření k dokumentaci, tak i z vlastních šetření v rámci vypracování posudku. Kromě jiného posudek uvádí, že v kontextu vlivů na faunu nejsou v posuzované kapitole kromě obecného konstatování podrobněji rozvedeny vlivy zemních prací a skrývek, vlastních zásahů do dřevinných porostů, z hlediska ovlivnění hydrických poměrů stanovišť, případně kontaminace toků apod. U deklarovaných zásahů do vodních toků kromě uvedených skupin živočichů (vydra, obojživelníci) jde dle názoru zpracovatelského týmu posudku zejména o dotčení populací ryb (v tocích, kde jsou pro ryby podmínky) a především pak společenstev bentosu, kde může být dotčena řada i bioindikačně významných druhů vzhledem k charakteru drobných vodotečí v pramenných úsecích bez přímého kontaktu s intenzivně zemědělsky využívanými plochami. Z tohoto důvodu je nutno do výstupů posudku promítnout požadavek na zajištění ichtyologického a hydrobiologického průzkumu toků v rámci požadované postupné aktualizace biologických průzkumů v jednotlivých fázích přípravy záměru, s cílem minimalizovat dopady posuzované stavby na potoční ekosystémy. Posudek dále v hodnocení kapitol dokumentace, řešících vlivy na VKP, konstatoval rozpor mezi konkrétním předběžným seznamem úprav toků, uvedeným v tabulce 10 Přílohy B.6.2 Dokumentace, a jen okrajovým hodnocením vlivů na VKP v příslušné kapitole předkládané dokumentace. Zpracovatelský tým posudku v této souvislosti mj. konstatoval předběžně poměrně významné a rozsáhlé požadavky na úpravy toků, které jsou navrhovány prakticky generelně ve všech profilech, kde je křížení komunikace řešeno mostními objekty. Mj. je posudkem navrhováno, aby v dalším projektovém stupni bylo na základě podrobných hydrologických údajů toků a charakteristik koryt nutno posouzena účelnost navrhovaných úprav s ohledem na jejich stabilitu a požadavky správců toků, včetně upozornění na nesmyslnost generálních úprav, pokud je tok křížen po vysoké estakádě.

Problematika lokalizace retenčních nádrží a jejich vlivů na ekosystémy toků byla v rámci dokumentace (včetně přílohy biologického hodnocení) podceňována. Na druhé straně nadále platí u tak komplikované stavby, že bude nutno v dalších fázích přípravy aktualizovat a konkretizovat biologické průzkumy, včetně stavu bioty v dotčených vodních tocích, jak je uvedeno výše. Do doby vlastní přípravy stavby v terénu může docházet k řadě změn v krajině, dynamickým výkyvům ve stavech populací ochranně významných druhů živočichů včetně změn v ekosystémech dotčených toků. Poněvadž byl vyslovován generelně nesouhlas s tím, že ve stavebním řízení je již pozdě navrhovat umístění retenčních nádrží na základě podrobné charakteristiky dotčených vodotečí, je účelné tento požadavek přesunout do fáze dokumentace pro územní řízení.

Na druhé straně autorský tým dokumentace v kapitole D.IV a v zásadě i v podstatných částech textu kapitoly vlivů na faunu navrhoval poměrně rozsáhlý systém více či méně relevantních opatření a podmínek k tomu, aby vlivy na faunu a ekosystémy toků byly v maximálně možné míře omezeny; tato opatření bylo možno většinou použít jako základ podmínek pro návrh stanoviska příslušnému úřadu.

Stanovisko:

Na základě dokumentace, dopracované dokumentace, posudku, veřejného projednání, vyjádření k nim uplatněných a doplňujících informací vydává Ministerstvo životního prostředí jako příslušný úřad podle § 10 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), ve znění pozdějších předpisů, **z hlediska přijatelnosti vlivů záměru na životní prostředí**

NESOUHLASNÉ STANOVISKO

k realizaci záměru

„Rychlostní silnice R49 v úseku Lípa – státní hranice ČR/SR, stavby 4903 - 4905“

ve variantách definovaných v dokumentaci, dopracované dokumentaci a popsanych v rozsahu tohoto stanoviska

s následujícím odůvodněním nepřijatelnosti záměru předloženého oznamovatelem:

Jako zásadní pro vydání nesouhlasného stanoviska považuje MŽP následující aspekty, které jsou níže podrobněji zdůvodněny:

1. Předložené posuzované varianty vykazují v některých úsecích negativní vliv z hlediska veřejného zdraví a z hlediska ochrany přírody, což prokázal provedený proces EIA včetně veřejného projednání, a proto je jejich realizace v navržené podobě problematická. Nicméně podrobné posouzení ukázalo, že lze předložit a v procesu EIA posoudit alternativní kompromisní varianty, lze využít i kombinace variant, vedení rychlostní komunikace R49, které by představovaly snížení vlivů záměru na přírodní složky ekosystémů včetně vlivů na EVL Beskydy, obyvatelstvo z hlediska hlukové zátěže, vlivů na povrchové a podzemní vody, vlivů na krajinný ráz, vlivů na hmotný majetek atd., a které by byly z hlediska svých vlivů akceptovatelné.
2. Neposouzení přivaděče I/57 (a tím, nevyhodnocení synergických vlivů rychlostní silnice R49 a přivaděče I/57, tak i vyhodnocení vlivů na veřejné zdraví a jednotlivé složky životního prostředí obou záměrů).
3. Absence řešení problematiky uložení zeminy (objem 4 mil. m³) vzniklé z budování tunelů a zářezů komunikace.
4. Ohrožení významných zdrojů vody pro obyvatelstvo (vodní zdroje HV1, HV2, HV3) u hodnocených variant.
5. Předčasný požadavek na provedení procesu EIA ve vztahu k příliš dalekému časovému horizontu plánované realizace stavby (r. 2022 - 2025), kdy výstup z procesu EIA má zákonem omezenou platnost.

ad 1) V dokumentaci, ani v její dopracované verzi nebyla oznamovatelem předložena alternativní varianta vedení rychlostní komunikace R49, která by představovala snížení vlivů záměru na přírodní složky ekosystémů včetně vlivů na EVL Beskydy, obyvatelstvo z hlediska hlukové zátěže, vlivů na povrchové a podzemní vody, vlivů na krajinný ráz, jakož i vlivů na hmotný majetek.

Základní problematika v dokumentaci předložených variant:

Varianty Zádveřice (základní - červená, hnědá)

- V základní variantě (červená) by do obce byla přivedena doprava od Luhačovic (v současné době rozptýlená na silnici I/49), která stoupne až o 250 %.
- Dle požadavku MŽP byly v rámci multikriteriálního hodnocení v příloze dokumentace B.12 prověřovány v hodnoceném úseku varianty:
 - Varianta Zádveřice (hnědá) – uváděná jako Zádveřice 1.
 - Varianta Zádveřice (zahloubená) – uváděná jako Zádveřice 2.

Na základě skutečností formulovaných v posudku nelze ve stávající etapě projektových příprav vyslovit souhlas s kategoričným konstatováním dokumentace, že požadavek MŽP na prověření zahloubené varianty (označené v multikriteriálním posouzení jako varianta Zádveřice 2 - zahloubená) nebyl opodstatněný.

- Obec Zádveřice - Raková zásadně nesouhlasí s dokumentací podle § 8 zákona pro předmětný záměr, protože je v rozporu se schváleným dodatkem č. 6 ÚP obce Zádveřice - Raková, ale i s novým ÚP obce Zádveřice - Raková.

Varianty Vizovice (základní - červená, fialová)

- Fialová varianta s tunelem ve Vizovicích nesplnila zadání; tunel nebyl umístěn správně a logicky, takže vyvolal přemostění Lázeňské ulice a demolice domů.
- Z akustického hlediska je pro nejbližší chráněné objekty ve Vizovicích příznivější varianta fialová. Její realizace však (díky absenci MÚK Vizovice) nepříznivě ovlivňuje dopravní potažmo hlukové poměry podél stávající komunikace č. III/0496 ze Zádveřic do Vizovic.
- I při návrhu protihlukových opatření v základní variantě (červená) v lokalitě Vizovice výpočtově dochází k překračování hygienického limitu hluku i po návrhu předběžných protihlukových opatření u objektů nacházejících se v blízkém okolí plánovaní novostavby rychlostní silnice R49.

Varianty Lhotsko + Bratřejov (základní - červená, variantní oranžová, tmavě modrá)

- Z hlediska předložených variant je varianta oranžová (kompromisní tunel) nejméně problematická a lze ji označit za příznivější oproti variantě základní.
- Mezi Lhotskem a Bratřejovem nebyl nalezen kompromis mezi preferovanými variantami; nebude-li nalezen kompromis, je třeba předložit variantní řešení respektované jak obcí Lhotsko, tak i obcí Bratřejov.
- Z akustického hlediska ani varianta základní (červená), ani varianta tmavě modrá nezaručují plnění hygienických limitů hluku u řady nově dotčených objektů obytné zástavby.

Varianty Pozdřechov (základní - červená, světle modrá)

- Varianta základní (červená) je v zásadě nepřijatelná z hlediska vlivů na přírodní složky ekosystémů a z hlediska vyhodnocení vlivů na předměty ochrany EVL Beskydy.
- Varianta světle modrá je v zásadě nepřijatelná z hlediska vlivů na veřejné zdraví, je však akceptovatelná z hlediska vlivů na přírodní složky ekosystémů a z hlediska vyhodnocení vlivů na předměty ochrany EVL Beskydy.
- Jak u varianty základní (červená), tak i u varianty světle modrá existuje zásadní riziko ohrožení významných vodních zdrojů (HV3 u varianty základní a HV1 a HV2 u varianty

světle modrá); z hlediska vlivů na podzemní zdroje vody nelze navržené řešení variant považovat za akceptovatelné.

- Ve vztahu k ÚP světle modrá varianta ve východní části k.ú. Pozdřechov není v souladu s platnou ÚPD obce.
- Z hlediska navržených variant (základní a světle modrá) tak nelze nalézt kompromis mezi zájmy ochrany veřejného zdraví a ochrany přírody.

ad 2) Z obdržených vyjádření k jednotlivým dokumentům v procesu posuzování vlivů záměru na životní prostředí a především z veřejného projednání dále vyplynulo, že navrhovaný přivaděč silnice I/57 v zatím jen nastíněné trase dle ZÚR ZK synergicky zvýrazňuje některé identifikované vlivy a bez vyhodnocení synergických vlivů nelze dle názoru příslušného úřadu korektně zhodnotit i vlivy rychlostní silnice R49. Umístění koridoru silnice I/57 v souvislosti s lokalizací koridoru R49 ovlivňuje doposud významnějšími liniovými stavbami málo dotčený charakter krajiny prostoru přechodného území mezi Beskydami, Javorníky a Vizovickými vrchy včetně výrazného zásahu do určující složky přírodního prostředí - lesních porostů, takže společné posouzení jejich vlivů na životní prostředí s cílem hledat co nejšetrnější pojetí je třeba pokládat za legitimní. Lze konstatovat, že navrhovaná trasa bude zesilovat dopady R49 především na některé předměty ochrany EVL Beskydy (zásah do biotopu, migrační propustnost), poněvadž je již částečně umístěna do jádrového území výskytu velkých šelem při hranici CHKO Beskydy, dále bude rovněž zvyšovat fragmentaci lesních porostů v závěru koridoru. Z hlediska etapy provozu musí být tudíž vyhodnoceny synergické vlivy obou záměrů (tedy rychlostní silnice R49 a přivaděče I/57 i případné obchvaty obcí pro tunelovou variantu) souběžně, protože realizace či nerealizace přivaděče I/57 dle názoru příslušného úřadu výrazně ovlivňuje jak stavební řešení posuzované rychlostní silnice, tak i vyhodnocení vlivů na veřejné zdraví a jednotlivé složky životního prostředí.

ad 3) Rovněž předpokládané vyvolané zásahy do území, spojené s hledáním prostorů pro ukládání výrubu z tunelů a ze zářezů, budou znamenat s ohledem na objem přepravovaných zemin a hmot a požadavky na zpřístupnění koridoru stavby velmi významné zásahy do území, ovlivnění faktoru pohody během přípravy území a vlastní stavby a přispějí k další fragmentaci lesních porostů účelovými komunikacemi. Příslušný orgán v této souvislosti zastává názor, že dokumentace fázi přípravy území podrobněji nevyhodnotila (resp. s ohledem na současnou úroveň znalostí o této fázi ani podrobněji vyhodnotit nemohla), což s ohledem na lokalizaci koridoru trasy v geomorfologicky složitém a členitém území je nutno pokládat za podstatný aspekt hodnocení vlivů na životní prostředí.

ad 4) V rámci navrženého variantního řešení v lokalitě Pozdřechov (základní – červená, světle modrá) bylo rozporováno navržené variantní řešení z hlediska ovlivnění vodních zdrojů, kdy vždy dojde k ovlivnění vodních zdrojů HV1, HV2 respektive HV3. Společným dopadem obou variant v úseku Bratřejov-Lačnov dále je, že ani jedna z nich nevylučuje ohrožení významných zdrojů vody pro obyvatelstvo, včetně potenciálního zmaření některých investic obcí do veřejného zásobování obyvatelstva vodou.

ad 5) Nově vypracovaná dokumentace zohlednila časový horizont realizace stavby, který lze označit za příliš daleký (nyní uváděno 2022 - 2025), a to s ohledem na požadavky Evropské komise zejména z hlediska případných změn projektu po ukončení procesu EIA. Záměr v procesu EIA by měl být předložen v takovém rozsahu, aby v době od ukončení procesu EIA po vydání stavebního povolení již nedocházelo k významným změnám záměru.

V koridoru tak, jak je vymezen pro rychlostní silnici R49 v ZÚR ZK, zřejmě nelze realizovat některou z variant rychlostní silnice R49 bez významných negativních vlivů především na vyjmenované složky a aspekty. Především úsek mezi Bratřejovem a Lačnovem ani v jedné z navrhovaných variant nenabízí řešení, které by neovlivňovalo dochovaný krajinný ráz, stav a charakter ekosystémů, neznamenaloby výrazný zásah do lesních komplexů s dopadem do další nežádoucí fragmentace krajiny na straně jedné, poněvadž ani aktuálně dokumentací navrhovaný podíl tunelovaných úseků nevylučuje významné zásahy do území během přípravy stavby a dopady na výše uvedené aspekty může řešit jen částečně.

Na straně druhé sice záměr dle dokumentace odvede určitou část dopravy z obcí, kudy prochází stávající dopravní trasa, avšak v rámci veřejného projednání byly rozporovány jak intenzity dopravy na plánované rychlostní silnici, tak i predikovaný úbytek na stávajícím dopravním systému.

Z hlediska vlivů na obyvatelstvo

Ve vztahu k vlivům na ovzduší a hlukovou zátěž ve vztahu k etapě výstavby z posudku jednoznačně vyplývá, že se jedná o jeden z rozhodujících aspektů celého záměru, se kterým mohou být a ve vztahu k uváděným objemům přepravovaných hmot rozhodně budou jedním z nejvýznamnějších aspektů celého záměru. Posudek sice řeší tento aspekt řadou podmínek, příslušný úřad však zastává názor, že se jedná o tak významný dopad, že tento aspekt musí být jednoznačně posouzen v nově vypracované variantě, a to jak z hlediska přepravních tras (z hlediska vlivů na ovzduší, hlukové poměry podél přepravních tras a vlivů na přírodní složky ekosystémů zejména v místech nově budovaných přepravních tras), tak ale i z hlediska dořešení místa ukládání vytěžených materiálů. Nebude-li známo konečné řešení ukládání vytěžených materiálů, nelze objektivně vyhodnotit vliv na imisní a hlukovou zátěž v etapě výstavby, jakož i vlivy na přírodní složky ekosystémů; proto je nezbytné v nově zpracované dokumentaci tento aspekt podrobněji vyhodnotit.

Ve vztahu k vlivům na sociálně ekonomické aspekty záměru zastává příslušný úřad názor, že doporučení posudku se sice snaží tuto problematiku řešit odpovídajícím doporučením, avšak konstatuje, že dokumentace se ne zcela dostatečným způsobem v rámci navržených variant vypořádala s vyhodnocením sociálně ekonomického aspektu z hlediska sociálně ekonomického – rozvoje území ve vztahu k provozu lyžařského areálu v lokalitě Pozděchov v případě realizace varianty světle modrá; tento aspekt musí nově vypracovaná dokumentace zohlednit a navrhnout takové řešení, které bude minimalizovat uvedený vliv.

Doporučená opatření formulovaná v posudku směřují mj. k minimalizaci vlivů na veřejné zdraví. Je však skutečností, že dokumentace v rámci požadovaných variantních řešení zjevně nenavrhl taková variantní řešení, která by vlivy na veřejné zdraví v rámci navrhované trasy rychlostní silnice více eliminovala, protože byla navržena taková variantní řešení, u kterých nelze vyloučit negativní vlivy na veřejné zdraví z hlediska vlivů na hlukovou zátěž.

Z hlediska vlivů na ovzduší

Etapu výstavby, která představuje nutnost přesunu významného objemu těžených materiálů, musí být z hlediska příspěvků k imisní zátěži podrobněji vyhodnocena již v nově vypracované dokumentaci.

Z posudku je patrné, že z hlediska vlivů na ovzduší pro etapu provozu není celkem zřejmé, jaké dopravní zátěže byly použity jako vstupy do rozptylové studie z hlediska řešeného časového horizontu; není patrné, jak z hlediska vlivů na ovzduší byl zohledněn tzv. přivaděč I/57, se kterým je spojeno technické řešení navržené rychlostní komunikace v řešených variantách; nebylo vyčerpávajícím způsobem provedeno porovnání aktivní a nulové varianty,

a to včetně ovlivněného souvisejícího komunikačního systému jak v aktivní variantě, tak i v nulové variantě. Je tedy nezbytné, aby v rámci nově vypracované dokumentace byly vlivy na ovzduší vyhodnoceny ze všech výše uvedených aspektů.

Z hlediska vlivů na hlukovou situaci

Přes skutečnost, že problém hlukové zátěže jak pro etapu výstavby, tak i provozu zpracovatelský tým posudku řešil řadou doporučení, dospěl příslušný úřad k závěru, že uvedený aspekt lze považovat za jeden z nejvýznamnějších problémů předložené dokumentace.

Pro etapu výstavby musí být jednoznačně řešena otázka hlukové zátěže podél přepravních tras.

Z hlediska etapy provozu musí být vyhodnoceny synergické vlivy obou záměrů (tedy rychlostní silnice R49 a přivaděče I/57 i případné obchvaty obcí pro tunelovou variantu) souběžně, protože realizace či nerealizace přivaděče I/57 dle názoru příslušného úřadu výrazně ovlivňuje jak stavební řešení posuzované rychlostní silnice, tak i vyhodnocení vlivů na veřejné zdraví a jednotlivé složky životního prostředí. Proto je požadováno v rámci nově vypracované dokumentace podrobněji vyhodnotit synergické vlivy jak navrhované rychlostní silnice R49, tak i přivaděče I/57 z hlediska vlivů na veřejné zdraví prostřednictvím rozptylové a hlukové studie.

Z hlediska vlivů na kvalitu vod

Příslušný úřad zastává názor, že problematiku vlivů navrhovaných variant zejména ve vztahu k vlivům na podzemní vody lze považovat za zásadní. Přes skutečnost, že zpracovaný posudek řešil tuto problematiku řadou doporučení, dospěl příslušný úřad k závěru, že v rámci nově vypracované dokumentace musí být předloženy takové varianty, které zejména nebudou ovlivňovat rozhodující vodárensky (vodohospodářsky) využívané (nebo k takovému využívání navrhované) podzemní zdroje vod. Současně musí nové řešení významněji eliminovat požadavky na úpravy vodních toků.

Z hlediska vlivů na půdu

Příslušný úřad dospěl k závěru, že pokud by byly realizovány tunelové varianty, potom je patrné, že nároky na zábory ZPF, respektive PUPFL by byly výrazně eliminovány, což je rovněž jeden z důvodů pro vypracování nové dokumentace.

Z hlediska vlivů na horninové prostředí a přírodní zdroje

Příslušný úřad dospěl k závěru, že i přes podmínky stanovené zpracovatelem posudku v návrhu stanoviska musí být podrobněji rozpracovaný inženýrsko-geologický průzkum součástí nově vypracované dokumentace.

Z hlediska vlivů na faunu, floru, ekosystémy a prvky NATURA 2000

Na základě údajů, předložených v rámci podaných vyjádření k dokumentaci i posudku je zřejmé, že diskutovaný přivaděč silnice I/57, napojovaný na posuzovanou R49 v prostoru MÚK Pozdřechov, je trasován v ose významného migračního koridoru velkých šelem jednak jako klíčových předmětů ochrany EVL Beskydy, jednak jako zvláště chráněných druhů živočichů (společně i s dalšími ochrannými významnými druhy živočichů). Z tohoto důvodu má nová poloha silnice I/57 zásadní význam především z hlediska ovlivnění migrace těchto druhů a může znamenat dotčení i tzv. jádrového území výskytu velkých šelem ve spojení se zásahem do jejich biotopu. Z této okolnosti vyplývá potřeba koordinovaného řešení obou silničních staveb, jak je zdůrazněno již v předloženém posudku.

Jak již bylo konstatováno, umístění koridoru silnice I/57 v souvislosti s lokalizací koridoru R49 ovlivňuje doposud významnějšími liniovými stavbami málo dotčený charakter krajiny prostoru přechodného území mezi Beskydami, Javorníky a Vizovickými vrchy, takže společné posouzení jejich vlivů na životní prostředí s cílem hledat co nejšetrnější pojetí je třeba pokládat za legitimní. Bez integrace vyhodnocení předpokládaných vlivů silnice I/57 na poslání CHKO Beskydy (zasahuje do jihozápadní části vymezení) a EVL Beskydy, na populace zvláště chráněných druhů a jejich biotopy, ovlivnění migrační prostupnosti území ve vztahu k předpokládané fragmentaci krajiny nelze dle názoru příslušného úřadu dospět k relevantnímu závěru jakožto objektivnímu podkladu pro vydání navazujících řízení i pro soubor staveb rychlostní komunikace R49.

Rovněž z těchto důvodů a na základě argumentů (prezentovaných jak v rámci veřejného projednání, tak v obdržených vyjádřeních samospráv a části zainteresované veřejnosti k dokumentaci a posudku) dospěl příslušný úřad k závěru, že je nezbytné zajistit společné posouzení R49 včetně vyvolané trasy připojení silnice I/57 z hlediska jejich funkční provázanosti v území (a to i pro řešení tunelové varianty - vazba např. na obchvaty obcí).

Z hlediska vlivů na krajinu

Na základě argumentů (prezentovaných jak v rámci veřejného projednání, tak v obdržených vyjádřeních samospráv a části zainteresované veřejnosti k dokumentaci a posudku) dospěl příslušný úřad k závěru, že je nezbytné navrhnout takové technické řešení záměru z hlediska tunelů pod Vizovickými vrchy, které by mělo minimalizovat vlivy na krajinný ráz. Pro případ řešení dlouhých tunelů pod hřebenem Vizovických vrchů je třeba přehodnotit i trasu silnice I/57, např. i vyhodnocením varianty s obchvaty obcí pro tuto silnici I. třídy.

Z hlediska vlivů na hmotný majetek a kulturní památky

Na základě uvedených poznatků je zřejmé, že v případě realizace tunelové varianty lze minimalizovat vlivy na hmotný majetek.

I přes skutečnost, že předložený posudek většinu problematických aspektů navržených řešení rozpracoval poměrně velkým rozsahem podmínek pro fázi přípravy, výstavby i provozu záměru, dospěl příslušný úřad k závěru, že návrh řešení vedení rychlostní silnice R49 nemůže MŽP v tomto procesu posuzování vlivů na životní doporučit k realizaci, neboť považuje řadu podmínek uvedených v posudku za natolik zásadní, že jimi nelze podmiňovat realizaci předloženého záměru v dokumentaci předložené podobě.

Doporučení:

V posudku uvedené podmínky v návrhu stanoviska je nezbytné podrobně zanalyzovat a promítnout přímo do nově vypracované dokumentace na nové, pro dotčené území šetrnější řešení. Z výše uvedeného vyplývá nezbytnost hledání nové, šetrnější trasy R49 i za cenu opuštění koridoru dle ZÚR ZK, především s prověřením technického řešení s použitím delších zatunelovaných úseků pod hřebenem Vizovických vrchů, pokud mají být zachovány stávající parametry komunikace v děleném čtyřpruhu. Zároveň je nezbytné navrhnout takové technické řešení záměru z hlediska tunelů pod Vizovickými vrchy, které by mělo minimalizovat vlivy na krajinný ráz.

Nově vypracovaná varianta zohledňující tunelové řešení záměru pod Vizovickými vrchy musí popsat jak případné napojení silnice I/57 na rychlostní silnici R49 (přivaděč I/57, obchvaty obcí pro silnici I/57), jakož i další případná napojení obcí s tím, že nové technické řešení bude dokladováno příslušnou dopravní studií, jejíž výsledky budou vstupem pro vypracování hlukové a rozptylové studie v rámci nového řešení vedení rychlostní silnice R49.

V nově vypracované variantě je nezbytné podrobněji vyhodnotit synergické vlivy a zajistit společné posouzení R49 včetně vyvolané trasy připojení silnice I/57 z hlediska jejich funkční provázanosti v území (a to i pro řešení tunelové varianty - vazba např. na obchvaty obcí) a z hlediska vlivů na veřejné zdraví prostřednictvím rozptylové a hlukové studie. Dále vyhodnotit předpokládané vlivy silnice I/57 na CHKO Beskydy a EVL Beskydy, na populace zvláště chráněných druhů a jejich biotopy a ovlivnění migrační prostupnosti území ve vztahu k předpokládané fragmentaci krajiny.

Součástí prověření nového pojetí stavby R49 od Zádveřic na státní hranici ČR/SR musí být rovněž detailní vyhodnocení dopravní potřeby, reálné dopravní zátěže a dalších objektivní dopravně technické údaje. Součástí prověření nového (jiného) řešení by měl být rovněž návrh případně jiných technických parametrů komunikace (dvoupruh se stoupacími pruhy apod.) na základě zohlednění kapacitních parametrů dle dopravně technických údajů. Součástí požadovaného prověření parametrů a pojetí silnice R49 by mělo být rovněž prověření možného pojetí nové trasy I/57, případně i ve variantě prostého obchvatu obcí. Dále je nutné navrhnout taková variantní řešení, která budou minimalizovat vlivy na veřejné zdraví.

V nově vypracované variantě je nezbytné vyhodnotit vlivy na ovzduší ze všech aspektů (především dopravní zátěž z hlediska časového horizontu, zohlednit přivaděč I/57, provést porovnání aktivní a nulové varianty, a to včetně ovlivněného souvisejícího komunikačního systému jak v aktivní variantě, tak i v nulové variantě atd.). Dále musí být záměr posouzen z hlediska vlivů na ovzduší a hlukovou zátěž ve vztahu k uváděným objemům přepravovaných hmot, a to jak z hlediska přepravních tras (imisní zátěž, hlukové poměry podél přepravních tras a vlivů na přírodní složky ekosystémů zejména v místech nově budovaných přepravních tras), tak ale i z hlediska dořešení místa ukládání vytěžených materiálů.

V nově vypracované variantě je dále nezbytné vyhodnotit hledisko sociálně ekonomického rozvoje území ve vztahu k provozu lyžařského areálu v lokalitě Pozdřechov a navrhnout optimální řešení ve vztahu k minimalizaci vlivů provozu lyžařského areálu v lokalitě Pozdřechov.

V rámci nově vypracované dokumentace musí být předloženy takové varianty, které zejména nebudou ovlivňovat rozhodující vodárensky (vodohospodářsky) využívané (nebo k takovému využívání navrhované) podzemní zdroje vod. Současně musí nové řešení významněji eliminovat požadavky na úpravy vodních toků.

Součástí nově vypracované dokumentace je nezbytné předložit podrobněji rozpracovaný inženýrsko-geologický průzkum.

Dále je třeba respektovat skutečnost, aby nově vypracovaná dokumentace zohlednila časový horizont realizace stavby, který lze označit za příliš daleký (nyní uváděno 2022 - 2025), a to s ohledem na požadavky Evropské komise zejména z hlediska případných změn projektu po ukončení procesu EIA. Záměr v procesu EIA by měl být předložen v takovém rozsahu, aby po ukončení procesu EIA již nedocházelo ke změnám záměru.

S ohledem na výše popsanou problematiku závažnosti jednotlivých určujících vlivů pokládá příslušný úřad za nezbytné nelimitovat z důvodů nalezení environmentálně šetrnějšího řešení koridorů pro R49 a pro I/57 jejich trasu stávajícím vymezením v rámci ZÚR ZK.

Závěrem příslušný úřad doporučuje případné další návrhy projednat se zástupci všech DÚSC a DSÚ tak, aby mohlo dojít k co největší shodě pro dané řešení záměru. Transparentní komunikace oznamovatele s DÚSC a DSÚ je zásadní podmínkou pro nalezení konsenzu, který by měl být z hlediska vlivů na životní prostředí přijatelný pro všechny strany.

Toto stanovisko není rozhodnutím podle správního řádu a nenahrazuje vyjádření dotčených správních úřadů ani příslušná povolení podle zvláštních předpisů.

Platnost tohoto stanoviska je 5 let ode dne jeho vydání s tím, že platnost může být na žádost oznamovatele prodloužena v souladu s ustanovením § 10 odst. 3 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), ve znění pozdějších předpisů.

Přílohy:

- zápis z veřejného projednání
- mapa se zákresy všech zvažovaných variant (jež je součástí dokumentace)

Mgr. Jana PIEKNÍKOVÁ, v. r.
pověřena dočasným zastupováním
při výkonu činností ředitelky odboru
posuzování vlivů na životní prostředí
a integrované prevence

(otisk kulatého razítka se státním znakem č. 11)

Obdrží:

oznamovatel, dotčené správní úřady, dotčené územní samosprávné celky, zpracovatel dokumentace, zpracovatel posudku