

Odbor životního prostředí a zemědělství
oddělení hodnocení ekologických rizik

Ředitelství silnic a dálnic ČR
Správa Zlín
Fügnerovo nábřeží 5476
760 01 Zlín

datum	oprávněná úřední osoba	číslo jednací	spisová značka
1. prosince 2020	Mgr. Kateřina Černá	KUZL 79041/2020	KUSP 43012/2019 ÚPŽP-KC

PRODLOUŽENÍ PLATNOSTI STANOVISKA

k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí

(vydaného dne 15.10.2014 pod č. j. KUZL 64911/2013 (dále jen „stanovisko EIA“))

podle § 9a odst. 4 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 o posuzování vlivů na životní prostředí“)

Identifikační údaje

Název záměru a jeho zařazení podle přílohy č. 1

Záměr „Přeložka silnice I/57 Valašské Meziříčí – Jarcová, obchvat“ v době vydání stanoviska EIA naplňoval dikci bodu 9.1 *Novostavby, rozšiřování a přeložky silnic všech tříd a místních komunikací I. a II. třídy* kategorie II, přílohy č. 1 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí. Dle aktuálního znění zákona záměr naplňuje dikci bodu 48 *Silnice nebo místní komunikace o čtyřech a více jízdních pružích, včetně rozšíření nebo rekonstrukce stávajících silnic nebo místních komunikací o dvou nebo méně jízdních pružích na silnice nebo místní komunikace o čtyřech a více jízdních pružích, o souvislé délce od stanoveného limitu (2 km) kategorie II, přílohy č. 1 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí.*

Oznamovatel

Ředitelství silnic a dálnic ČR, Na Pankráci 546/56, 140 00 Praha 4, IČO 65993390
Správa Zlín, Fügnerovo nábřeží 5476, 760 01 Zlín

Umístění:

Kraj: Zlínský
Místo stavby: obce Jarcová, Lešná, Poličná, Valašské Meziříčí
Katastrální území: Bynina, Brňov, Krásno nad Bečvou, Křivé, Jarcová, Mštěnovice, Poličná, Valašské Meziříčí – město

Kapacita (rozsah) záměru

Záměrem stavby je přeložka silnice I/57 v délce 7,990 km. Jedná se o novostavbu silnice I. třídy v poloze západního obchvatu města Valašské Meziříčí. Základním důvodem je v souběhu s koncepcí silniční dopravy dle územního plánu města odstranit průjezdnou dopravu z centrální části města.

Přeložka je navržena jako čtyřproudá, směrově dělená komunikace, se třemi mimoúrovňovými křižovatkami. Navržené technické řešení vyžaduje také přeložku koryta Vsetínské Bečvy v délce cca 750 m. Posuzovaný úsek je součástí připravovaného uceleného tahu propojující rychlostní silnici R48 u Palačova s městy Valašské Meziříčí a Vsetín a následně s plánovanou rychlostní silnicí R49 vedoucí na Slovensko.

Zájmové území se nachází v severovýchodní části Zlínského kraje, při západním okraji Beskyd. Je tvořeno značně kontrastním reliéfem, tvořeným plochým územím Valašskomeziříčské kotliny s nivou řeky Bečvy a výrazně členitým územím především Hostýnsko-vsetínské hornatiny. Na severu je zájmové území ohraničeno katastry obcí Mštěnovice a Příluky, na jihu obcí Brňov, na západě obcemi Poličná a Jarcová a na východě katastrem Valašské Meziříčí – město a Podlesí.

Složitě územní poměry v zastavěném území města Valašské Meziříčí neumožňují převedení kapacitní čtyřproudé komunikace jiným koridorem než údolní nivou na pravém břehu Bečvy, těsně podél toku, případně podél toku Vsetínské Bečvy před jejím soutokem s Rožnovskou Bečvou.

Napojení ve směru od severu, tj. od Hranic na Moravě, je řešeno navázáním na rozpracovaný úsek stavby silnice „I/35 Valašské Meziříčí – Lešná, 3. etapa“. Ukončení úseku se předpokládá v km 7,990 navázáním na stavbu „Přeložka silnice I/57 Jarcová – Bystřička jih“ pokračující směrem na Vsetín v k. ú. Brňov. Silnice I/57 do zájmového území, ohraničeného na severu k. ú. Mštěnovice a průmyslovým areálem firmy DEZA, a. s., vstupuje od severozápadu, tj. jižně od obce Příkladky. Pokračuje zastavěným územím na k. ú. Bynina a Krásno nad Bečvou, kde se stáčí směrem na jih a pokračuje v těsném souběhu s korytem řeky Bečvy, a to až k železniční trati č. 303 směrem na Bystřici pod Hostýnem a Hulín. Směrem na západ je území stavby ohraničeno tokem Bečvy, případně Vsetínské Bečvy, s obcemi Poličná a Jarcová. Na východě je limitní průchod zástavbou Valašského Meziříčí. Průchod je možný překročením železničního koridoru a průmyslových areálů v k. ú. Krásno nad Bečvou s pokračováním trasy směrem k proluce u parku Abácie podél Vsetínské Bečvy. V dalším průběhu, a to zhruba od křížení silnice II/150, je trasa vedena v přímé trase napříč rovinným, zemědělsky využívaným územím mezi zástavbou Valašského Meziříčí a jeho místní částí Podlesí, kde se přibližuje limitní poloze železniční trati č. 280 směrem na Vsetín a Horní Lideč. Od km cca 6,3 se trasa dostává do úzké soutěsky mezi Jarcovou a Podlesím, kde je v současné době vedena stávající dvoupruhová silnice I/57 v souběhu se železniční tratí a Vsetínskou Bečvou. Zde je navržen nezbytný odsun koryta Vsetínské Bečvy směrem na západ v délce cca 750 m tak, aby se na jejím pravém břehu vytvořil prostor pro souběh nově navrhované čtyř pruhové komunikace se železniční tratí, zatímco stávající dvoupruhová silnice, propojující místní dopravu bude přesunuta směrem k Jarcové na levý břeh Vsetínské Bečvy. Ohraničení zájmového území směrem od jihu je situováno východně od obce Jarcová v k. ú. Křivé, těsně před jejím vstupem na katastr obce Brňov.

Krajský úřad jako příslušný správní orgán podle § 20 písm. b) a § 22 písm. a) zákona o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění (dále jen „zákon o posuzování vlivů na životní prostředí“), při posouzení předložených podkladů dospěl k závěru, že u záměru

„Přeložka silnice I/57 Valašské Meziříčí – Jarcová, obchvat“

v úseku km 0,00 – 6,500

nedošlo ke změnám podmínek v dotčeném území nebo poznatků a metod posuzování, v jejichž důsledku by tato část záměru mohla mít dosud neposouzené významné vlivy na životní prostředí a platnost stanoviska EIA, vydaného pod č. j. KUZL 64911/2013 dne 15.10.2014, se v souladu s § 9a odst. 4 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí v úseku km 0,00 – 6,500 **prodlužuje** o 5 let, tedy do 01.12.2025. Dále krajský úřad dospěl k závěru, že

v úseku km 6,500 – 7,990

došlo ke změnám poznatků a metod posuzování, v jejichž důsledku by tato část záměru mohla mít dosud neposouzené významné vlivy na životní prostředí. Oznamovatel byl proto dne 03.11.2020 vyzván usnesením č. j. KUZL 73426/2020 k předložení oznámení podle § 6 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí, které bude zpracováno v souladu s § 9a odst. 5 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí v návaznosti na § 4 odst. 1 písm. h) tohoto zákona pro část záměru v úseku km 6,500 – 7,990. Dne 20.11.2020 obdržel krajský úřad podání oznamovatele, ve kterém je uvedeno, že oznámení záměru dle § 6 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí nebude oznamovatel předkládat, a to z důvodu, že úsek km 6,500 – 7,990 bude znovu posuzován podle zákona o posuzování vlivů na životní prostředí společně s navazující stavbou „Přeložka silnice I/57 Jarcová – Bystřička, jih“, se kterou nově tvoří ucelený úsek, který se bude projekčně připravovat.

Vzhledem k tomu, že oznamovatel nepředložil oznámení záměru pro úsek km 6,500 – 7,990, tak se platnost stanoviska EIA, vydaného pod č. j. KUZL 64911/2013 dne 15.10.2014, v souladu s § 9a odst. 5 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí v úseku km 6,500 – 7,990 **neprodužuje**.

Odůvodnění

Záměr „Přeložka silnice I/57 Valašské Meziříčí – Jarcová, obchvat“ v době vydání stanoviska EIA naplňoval dikci bodu 9.1 *Novostavby, rozšiřování a přeložky silnic všech tříd a místních komunikací I. a II. třídy* kategorie II, přílohy č. 1 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí. Stanovisko EIA bylo vydáno dne 15.10.2014 pod č. j. KUZL 64911/2013 (dále také jen „stanovisko“) s platností na 5 let ode dne jeho vydání, tj. do 15.10.2019. Na základě novely zákona o posuzování vlivů na životní prostředí č. 326/2017 Sb., účinné od 01.11.2017, a v souladu s přechodným ustanovením čl. II tohoto zákona bodu 6., se platnost tohoto stanoviska prodloužila na 7 let, tedy do 15.10.2021.

Dne 28.06.2019 obdržel krajský úřad žádost oznamovatele o prodloužení platnosti stanoviska EIA dle § 9a odst. 4 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí. Součástí žádosti o prodloužení platnosti stanoviska EIA je podklad s názvem „Přeložka silnice I/57 Valašské Meziříčí, obchvat, podklad pro prodloužení platnosti stanoviska EIA“ (dále jen „materiál“), zpracovaný v červnu 2019 společností HBH Projekt spol. s r. o., zodpovědným řešitelem je Mgr. Tomáš Šíkula, držitel autorizace ke zpracování dokumentace a posudku dle ust. § 19 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí (rozhodnutí MŽP o udělení autorizace č. j. 81390/ENV/16). Tento materiál byl vypracován na základě požadavků metodického sdělení Ministerstva životního prostředí k obsahu žádostí o prodloužení platnosti stanovisek EIA (č. j. MZP/2018/710/2837 ze dne 13.09.2018). Předložený materiál obsahuje v kapitole 1 *popis záměru* a v kapitole 2 *charakteristiku současného stavu životního prostředí v dotčeném území* původní znění dokumentace EIA z roku 2012 (dále také jen „dokumentace EIA“). Informace vycházejí zejména z textu dokumentace EIA dle požadavků sdělení MŽP a za účelem prodloužení platnosti stanoviska EIA byly informace aktualizovány. Materiál je koncipován v rozsahu přílohy č. 4 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí, avšak oproti roku 2014 se novelizací zákona změnil i obsah této přílohy. V materiálu byly pro přehlednost ponechány původní názvy kapitol, pokud změna názvu kapitoly neznámá faktickou změnu jejího obsahu. Přidány byly například kapitoly biodiverzita a zhodnocení změny klimatu. Text původní dokumentace EIA byl v jednotlivých podkapitolách okomentován. Materiál v kapitole 3 uvádí změny poznatků a metod posuzování a závěr celého materiálu je obsahem kapitoly 4.

Přílohy předloženého materiálu:

- Stanovisko k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí vydané krajským úřadem dne 15.10.2014 pod č. j. KUZL 64911/2013.
- Stanovisko orgánu ochrany přírody dle § 45i odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, vydané krajským úřadem dne 05.10.2018 pod č. j. KUZL 70232/2018.
- Aktualizace intenzit dopravy zpracovaná HBH Projekt spol. s r. o. v červnu 2019
- Grafické přílohy:
 - Přehledná situace (1 : 20 000)
 - Environmentální charakteristiky (1 : 20 000)
 - Natura 2000 (1 : 60 000)

Krajský úřad se dle § 9 odst. 4 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí v rámci prodloužení platnosti stanoviska zabývá změnami podmínek v dotčeném území a změnami poznatků a metod posuzování, v jejichž důsledku by záměr mohl mít dosud neposouzené významné vlivy na životní prostředí. Konkrétní změny záměru budou ověřeny v rámci navazujících řízení vedených k záměru (tzv. institut „coherence stamp“) postupem podle § 9a odst. 6 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí.

Popis změn v dotčeném území

Vzhledem k charakteru záměru byla v dokumentaci EIA řešena možnost kumulace s jinými záměry. Nové kumulativní vlivy se od doby zpracování dokumentace EIA (rok 2012) v území neobjevily.

Instituty ochrany dle zákona č. 114/1992 Sb., v platném znění

Územní systém ekologické stability (ÚSES)

V zájmovém území se nachází skladebné prvky ÚSES regionální a lokální úrovně. Biokoridory využívají především vodní toky s břehovými porosty. Jako biocentra slouží především lesní

porosty, relikty lužního lesa, břehové porosty a meze v krajině. Plánovaná přeložka, jako výrazný liniový prvek v krajině, bude protínat liniové skladebné součásti ÚSES.

Kapitola byla aktualizována na základě platných územně plánovacích podkladů Zlínského kraje a jednotlivých obcí. V k. ú. Krásno nad Bečvou byl doplněn prvek ÚSES na lokální úrovni – LBC Juřinka – jedná se o existující biocentrum lokalizované při řece Bečvě, které je tvořeno břehovými porosty, nelesní zelení a drobným lesním porostem. Navrhovaná opatření z územně plánovací dokumentace jsou zachovat stav a na PUPFL při obnově porostu dodržet přirozenou druhovou skladbu sadebního materiálu. Velikost LBC Juřinka je 8,83 ha. Záměr se k LBC Juřinka přibližuje ve vzdálenosti 500 m.

Stav sítě ÚSES v dotčeném území nedoznal oproti původní dokumentaci EIA významných změn. Přeložka silnice I/57 se dostává do střetu s prvky ÚSES na lokální a regionální úrovni. Všechny prvky ÚSES v blízkosti posuzovaného záměru (biocentra i biokoridory) jsou soustředěny podél vodních toků. Základním požadavkem při realizaci posuzovaného záměru je proto zachování stávajících funkcí všech prvků a minimalizace zásahů do nich.

Nadále zůstává platné, že některé prvky ÚSES se aktivní variantě přibližují, prochází jí nebo ji tečují po hranici. Za předpokladu technologické kázně v době výstavby, zohlednění prvků ÚSES při přípravě stavby, a realizaci vegetačních úprav zohledňujících prvky ÚSES je možné konstatovat, že funkčnost ÚSES bude zachována a v místech stavby může být obnovena.

Základní povinnosti pro ochranu prvku ÚSES musí být v případě stavby silnice I/57 dodrženy. V případě nejnútnejšího zásahu do prvku ÚSES musí být každý vstup projednán s dotčeným orgánem ochrany přírody a jednotlivě bude posouzena nezbytnost a rozsah takového zásahu. Nesmí být zasahováno do úpravy druhové skladby prvků ÚSES.

Zvláště chráněná území (ZCHÚ)

Zůstává beze změny, žádné z blízkých maloplošných ZCHÚ nebude záměrem dotčeno ani ovlivněno.

Natura 2000

Kapitola byla v materiálu aktualizována na základě platných územně plánovacích podkladů Zlínského kraje a jednotlivých obcí. V území nově nenastaly změny v Natura 2000, které by se dostávaly do kolize s řešením navrženým v dokumentaci EIA. Záměrem nebudou dotčeny ani ovlivněny žádné z uvedených prvků soustavy Natura 2000. Krajský úřad vydal dne 05.10.2018 pod č. j. KUZZL 70232/2018 stanovisko, že uvedený záměr nemůže mít významný vliv na příznivý stav nebo celistvost EVL či PO.

Přírodní parky

Zůstává beze změny, v řešeném území se nenachází žádný přírodní park.

Významné krajinné prvky (VKP)

V materiálu byl na základě platné územně plánovací dokumentace dotčených obcí upraven stav registrovaných VKP. Oproti dokumentaci byl registrován VKP Park u bývalé usedlosti Dr. Pelce v k. ú. Brňov a rozloze 0,704 ha. Park byl založen v roce 1896 na soukromém pozemku a nachází se v něm velké množství hodnotných vzrostlých dřevin vysokého věku (lípy, jírovce, javory, habry), z nichž mnohé jsou doupnými stromy. Důvodem registrace VKP je vysoká estetická hodnota parku, který rovněž poskytuje útočiště a vhodné místo k hnízdění mnoha druhům ptáků. Dále byl nově registrován VKP Bečva – Lhotka v k. ú. Lhotka u Choryně, který je lokalizován při řece Bečvě v severní části k. ú. U nově registrovaných VKP nedochází ke střetům se záměrem

Oproti dokumentaci u VKP ze zákona došlo k pojmenování levostranného přítoku Černého potoka v km 2,000, který nese název Z Hlubočka (10201882). V materiálu je dále nově uveden Štěpánovský potok (10194501) v km cca 5,500. Jedná se o drobný vodní tok, křížení přeložkou silnice III. třídy v úseku Podlesí – Jarcová.

Jak je patrné z výše uvedeného výčtu střetů, některé VKP doplněné na základě přesnějších podkladů se aktivní variantě přibližují, nebo jsou jí protunuty, z hlediska funkčnosti však tyto prvky, za dodržení vhodných opatření, nebudou ohroženy. V území nově nenastaly významné změny.

V dotčeném území nenastaly z hlediska institutu ochrany dle zákona č. 114/1992 Sb. tak významné změny, které by se dostávaly do kolize s řešením navrženým v dokumentaci EIA. Není nutné nové posuzování dle zákona o posuzování vlivů na životní prostředí.

Území historického, kulturního nebo archeologického významu

Oproti dokumentaci EIA byla v materiálu pro úplnost doplněna platná archeologická naleziště týkající se aktivní varianty, kterým se záměr blíží. Pro úplnost byly také doplněny kulturní památky vyskytující se v dotčeném území. Součástí stavby budou i vyvolané demolice objektů v trase a přeložky veškerých dotčených inženýrských sítí.

Vliv na paleontologické a archeologické památky

V prostoru posuzovaného záměru nejsou paleontologické památky známy. Archeologické památky budou výstavbou záměru s vysokou pravděpodobností narušeny, neboť frekvence dnes známých památek a nalezišť je extrémně vysoká. Je třeba vycházet ze dvou zásadních skutečností:

- Všude, kde při stavbě dojde k zásahu do terénu, budou archeologické památky nenávratně zničeny. Bude proto nutné důsledně zabezpečit záchranný archeologický výzkum a řádně zdokumentovat dotčené nálezy.

Přehled nalezišť potenciálně ohrožených posuzovaným záměrem:

- km 0,000 – středověké a novověké jádro obce Mstěnovice (k. ú. Mstěnovice), ÚAN II, blíží se pořadové číslo SAS (Státní archeologický seznam): 25-14-05/2, platnost od 4. 12. 2003; intravilán obce; sídliště (středověk, novověk)
- km 1,000 – středověké a novověké jádro obce Bynina (k.ú. Bynina), ÚAN II, blíží se pořadové číslo SAS: 25-14-10/3, platnost od 25. 11. 2003; intravilán obce; sídliště (středověk, novověk)
- km 4,000 – středověké a novověké jádro obce Krásno nad Bečvou (k.ú. Krásno nad Bečvou), ÚAN II, blíží se pořadové číslo SAS: 25-14-10/4, platnost od 25. 11. 2003; intravilán obce; sídliště (středověk, novověk)
středověké a novověké jádro obce Valašské Meziříčí – Horní Město (k.ú. Valašské meziříčí – Město), ÚAN I, blíží se pořadové číslo SAS: 25-14-10/6, platnost od 25. 11. 2003; intravilán obce; sídliště (středověk, novověk)
zaniklá středověká ves a zaniklý hrad (k.ú. Poličná), ÚAN II a ÚAN I, blíží se; pořadové číslo SAS: 25-14-15/3, platnost od 25. 11. 2003; zaniklá středověká ves; sídliště (vrcholný středověk)
- km 7,000 – středověké a novověké jádro obce Jarcová (k.ú. Jarcová), ÚAN II, blíží se pořadové číslo SAS: 25-14-15/1, platnost od 25. 11. 2003; intravilán obce; sídliště (středověk, novověk)

Vliv na historické památky

Pro úplnost byly v materiálu doplněny památkově chráněné objekty s číslem dle ÚSKP vyskytující se v dotčeném území, ke kterým se aktivní variantu záměru blíží, ale nebudou záměrem ovlivněny. Jedná se o Pomník zv. Cholera (105029) v Krásně nad Bečvou, Krucifix (32489/8-345) ve Valašském Meziříčí – město, Zřícenina hradu Arnoltovice (29680/8-293) a Krucifix (50161/8-3999) v Poličné, Krucifix (51935/8-4072) a Boží muka (101033) v Jarcové.

Posuzovaný záměr prochází po území s archeologickými nálezy ve smyslu § 22 odst. 2 zák. č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, v platném znění. Realizací přeložky však nedojde k zásahu do žádných známých ani velmi pravděpodobných archeologických nalezišť (ÚAN I. a II. kategorie). Před realizací přeložky bude nezbytné provést v trase záchranný archeologický průzkum.

V území nebyly identifikovány žádné nově vyhlášené architektonické památky, které by byly přímo ve střetu se záměrem.

V dotčeném území nenastaly z hlediska historického, kulturního nebo archeologického významu území nové významné vlivy záměru na životní prostředí a veřejné zdraví. Není nutné nové posuzování dle zákona o posuzování vlivů na životní prostředí.

Území hustě zalidněná a nadmíru zatěžovaná

Tato kapitola nebyla v původní dokumentaci EIA řešena. Posuzovaný záměr prochází územím s větší hustotou zalidnění. Větší část záměru zasahuje do k. ú. Valašské Meziříčí, dále se pak blíží obcím s menší hustotou zalidnění, jako jsou: obec Mštěnovice, Bynina, Poličná, Podlesí, Jarcová a Brňov.

V dotčeném území lze za území nadmíru zatěžovaná vlivy z dopravy považovat především zástavbu v intravilánu Valašského Meziříčí kolem stávajících silnic I/35 a I/57, a dále pak areál podniku DEZA, a. s. Podnik představuje významný zdroj znečištění ovzduší v zájmovém území, poškození povrchových vod je eliminováno čištěním odpadních vod v chemické a biologické čistírně odpadních vod. Poškození podzemních vod je eliminováno systémem hydrogeologických vrtů zajišťujících trvalé odčerpávání a čištění vod.

Z hlediska území hustě zalidněných a nadmíru zatěžovaných nenastaly ve vztahu k záměru nové významné vlivy záměru na životní prostředí a veřejné zdraví. Není nutné nové posuzování dle zákona o posuzování vlivů na životní prostředí.

Staré ekologické zátěže

V dokumentaci EIA byla uvedena pouze ekologická zátěž v areálu společnosti DEZA, a. s., která se nachází asi 600 m západně od záměru v km 0,500. V materiálu byla doplněna stará ekologická zátěž uvedená v systému SEKM v km 3,800 Krásno nad Bečvou – obalovna, která se nachází 200 m východně od areálu. Jedná se o současně provozovanou obalovnu firmy SILASFALT s. r. o. – dceřiná společnost ODS – Dopravní stavby Ostrava a. s., ALPINE – stavební společnost CZ, s. r. o. a EUROVIA CS, a. s., založená v roce 1995, jako výrobce AS. Technologie Teltomat V 80 t/hod. Inventarizace SEZ. resp. kontaminovaných míst s výskytem POPs 2010. Nápravné opatření není nutné. Tato zátěž se nachází mimo trasu záměru. Záměr na ni nemá vliv.

V území nenastaly nové významné vlivy záměru na životní prostředí a veřejné zdraví z hlediska starých ekologických zátěží. Není nutné nové posuzování dle zákona o posuzování vlivů na životní prostředí.

Extrémní poměry v dotčeném území

Tato kapitola nebyla v dokumentaci EIA řešena. Oblast zájmu je vymezena poměrně kontrastním reliéfem, kdy se mezi okolní poměrně členitý terén Helštýnské vrchoviny na severu, Provodovického hřbetu na západě a Zašovské pahorkatiny na východě, vклиňuje vertikálně nevýrazná Valašskomeziříčská kotlina. Tuto kotlinu protíná v severojižním směru řeka Bečva, resp. Vsetínská Bečva, jež je v tomto prostoru ústředním fenoménem. V severní a střední části území široký prostor říční nivy se severně od Jarcové náhle zužuje v místě, kdy řeka od jihu vytéká z Hostýnsko-vsetínské hornatiny. Díky blízkosti větších řek, které jsou napájeny dalšími menšími toky, je velká část záměru umístěná v záplavovém území řeky Bečvy, resp. Vsetínské Bečvy. Možné ohrožení tak může vzniknout při vyšších průtocích na těchto řekách a rozlivu, který při vyšší hladině zaplavuje především průmyslové areály ve Valašském Meziříčí, ale také obytnou zástavbu obcí Poličná a Jarcová.

Charakter geologického podloží (flyšová souvrství), členitý reliéf a nevhodný způsob využití území jsou hlavními příčinami četných sesuvů, k nimž dochází v prostoru Hostýnsko-Vsetínské hornatiny. V samotném zájmovém území se nachází několik sesuvů, a to jak potenciálních, tak aktivních.

V území nenastaly z hlediska extrémních poměrů v dotčeném území nové významné vlivy záměru na životní prostředí a veřejné zdraví. Není nutné nové posuzování dle zákona o posuzování vlivů na životní prostředí.

Ovzduší

Celá kapitola v materiálu, sestávající z údajů v původních kapitolách B.II.1 ovzduší a klima a D.II. vlivu na ovzduší a klima, dokumentace EIA z roku 2012, byla aktualizována. Aktualizovány byly zejména údaje o stavu ovzduší v území, včetně nařízení vlády stanovující imisní limity. Dále byly okomentovány údaje uvedené v rozptylové studii (v návaznosti na aktualizovanou dopravní prognózu a aktuální verzi databáze MEFA).

Emisní a imisní charakteristika dotčeného území

Ke zpracování imisní charakteristiky zájmového území pro původní dokumentaci EIA bylo využito dat z imisního monitoringu Českého hydrometeorologického ústavu a dále dat z měření znečištění ovzduší

Městským úřadem Valašské Meziříčí. Mimo těchto podkladů byly využity koncepční materiály Zlínského kraje. Pro stanovení stávající úrovně znečištění byly v materiálu použity, v souladu s požadavky zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, mapy klouzavého pětiletého průměru koncentrací pro jednotlivé znečišťující látky za období 2007 – 2011, 2011 – 2015 a 2013 – 2017, zveřejněné Ministerstvem životního prostředí prostřednictvím Českého hydrometeorologického ústavu na internetových stránkách. V materiálu byly aktualizovány hodnoty z nejbližších měřicích stanic ČHMÚ.

Z hodnot imisního pozadí vyplývá, že v zájmovém území dochází k překračování ročního limitu pro benzo[a]pyren a denního limitu pro PM₁₀. Imisní limity pro hlavní znečišťující látky z dopravy jsou dány přílohou č. 1 zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, v platném znění v bodech 1 – 3. Limitní hodnoty nebyly oproti dokumentaci EIA změněny.

Emise z provozu posuzovaného záměru

Emisní faktory vozidel byly pro původní dokumentaci EIA stanoveny programem MEFA verze 06. V současné době je aktuální verze 13. Rozdíly v emisních faktorech z roku 2012 a roku 2019 jsou porovnány v předloženém materiálu. U osobních automobilů došlo k významnému zvýšení emisních faktorů pro PM₁₀ a benzo[a]pyren a dále byla přidána látka PM_{2.5}. U nákladních automobilů byly významně navýšeny emise benzo[a]pyrenu.

Vliv na kvalitu ovzduší

Rozptylová studie v původní dokumentaci EIA byla vypracována jako srovnávací pro 2 varianty – varianta nulová (současný stav) a varianta aktivní (po realizaci) bez severního obchvatu. Na základě závěru zjišťovacího řízení byl výpočet modelu znečištění ovzduší proveden pro NO₂, NO_x, PM₁₀, PM_{2.5}, CO, benzen a benzo[a]pyren. Imise PM_{2.5} byly přepočteny z imisí PM₁₀ koeficientem 0,8.

Oproti dokumentaci EIA došlo k významné změně parametrů v pro výpočet emisního a imisního zatížení. Jsou to zejména změna odhadu emisí do ovzduší a změna prognózy intenzit dopravy. V rámci zpracování podkladů pro dokumentaci pro územní rozhodnutí pro posuzovaný záměr (HBH Projekt, rozpracováno) byla v roce 2017 zpracována příloha exhalační studie. V rámci zpracování této studie byla použita aktuální databáze MEFA 13 a intenzity dopravy korespondující s intenzitami použitými v dokumentaci EIA (tedy hodnoty mírně vyšší, než jsou stanoveny v současnosti. Z porovnání výsledků aktualizovaného výpočtu imisního zatížení s hodnotami uvedenými v dokumentaci EIA, které je v materiálu provedeno, vyplývá, že příspěvky všech sledovaných znečišťujících látek jsou vyšší, v některých případech významně. Jedná se však spíše o dosažení „reálnějších“ hodnot příspěvků, i s přihlédnutím k aktuálnímu imisnímu pozadí a předpokládanému podílu automobilové dopravy na celkovém zatížení ovzduší sledovanými znečišťujícími látkami.

Aktuální výpočet ukázal, že hodnoty imisního zatížení byly v dokumentaci EIA oproti současnosti podhodnoceny, především vzhledem k použitým, v té době aktuálním metodickým postupům (databáze MEFA). Výsledky aktuálního výpočtu ukázaly „reálnější“ pohled na imisní zatížení dotčeného území z dopravy na posuzovaných silničních úsecích a více zvýraznily pozitivní přínos posuzovaného záměru, hlavně na snížení příspěvků znečišťujících látek z dopravy v intravilánu Valašského Meziříčí, zejména pak v blízkosti stávajícího průtahu silnic I/35 a I/57, za akceptovatelného zvýšení ve vazbě na nový obchvat. Výsledky aktuálního výpočtu potvrzují závěry uvedené v dokumentaci EIA, že posuzovaný obchvat bude mít významně pozitivní přínos.

Zjištěné změny, které jsou zejména díky aktualizaci metodických postupů, nemají vliv na závěry uvedené v dokumentaci EIA z roku 2012. Z hlediska ochrany ovzduší nenastaly významné změny oproti stavu v době zpracování. Nejedná se tedy o takové změny podmínek v dotčeném území, které by mohly generovat nové významné vlivy záměru na životní prostředí a veřejné zdraví. Není nutné nové posuzování dle zákona o posuzování vlivů na životní prostředí.

Klima a vliv klimatických změn

Části kapitoly v materiálu sestávající z údajů v kapitolách C.II.1 ovzduší a klima a D.I.2 vlivy na ovzduší a klima dokumentace EIA z roku 2012, byly aktualizovány.

Stav klimatu v zájmovém území – zůstává beze změny.

Změna klimatu a její vlivy

Tato podkapitola byla do materiálu přidána nově na základě novely zákona o posuzování vlivů na životní prostředí a byla velmi podrobně rozepsána. V materiálu je uveden popis prognóz vývoje klimatu a biologická rozmanitost, dále jsou zde popsány rizika klimatických změn, jsou zde uvedeny strategické dokumenty (adaptační strategie a mitigační strategie), je zde vyhodnocena zranitelnost vůči dopadům změny klimatu, soulad projektu se strategickými dokumenty a rovněž zde byly uvedeny informace o zmírňujících opatřeních a diskuze o relevantnosti ve vztahu k záměru.

V rámci provozu komunikace bude nutné reagovat na již probíhající změny klimatu, zejména na častější extrémní výkyvy počasí jako silné bouřky doprovázené přívalovými dešti a vichřicemi, vlny horka, vlny mrazů a přívaly sněhu. Častější a intenzivnější srážkové úhrny (dešťové i sněhové) budou ovlivňovat silniční dopravu zejména sníženou viditelností a kluzkou vozovkou. Frekventovanější výskyt extrémních projevů počasí bude způsobovat častější nesjízdnost komunikace v důsledku jejího zaplavení, fyzického poškození, zatarasení spadlými stromy a v poslední řadě zničením některých částí vozovky.

Do projektu je potřeba doplnit opatření ke zvýšení retenční schopnosti krajiny, jako jsou vsakovací příkopy, mokřady a remízky s vhodnou výsadbou dřevin a křovin. S výsadbou dřevin pro remízky souvisí také možnost výsadby doprovodné vegetace kolem silnice, která působí jako protihluková clona, větrolam, zastínění vozovky a zásněžka. Pro takovou výsadbu musí být zvolena vhodná druhová skladba, která odolá i silným nárazům větru.

Díky opakovaným a déle trvajícím vlnám veder a častému střídání mrazových dní a dní tání bude docházet k degradaci povrchového materiálu vozovky a ovlivnění samotné bezpečnosti provozu. Proto bude nutné zvolit vhodnou technologii a kvalitu materiálů se zaměřením na zvýšení životnosti prováděné dopravní stavby s požadavkem na mnoholeté záruky na kvalitu zhotoveného díla a časově i finančně zefektivnit opravy poškozené komunikace.

Zvýšení teplot a častější výkyvy vysokých a nízkých teplot zvýší nároky na klimatizaci a vytápění vozidel osobní, nákladní i veřejné dopravy, čímž bude docházet ke zvyšování spotřeby pohonných hmot a nárůstu produkce emisí a skleníkových plynů. Z tohoto důvodu je potřeba zvyšovat podporu alternativních pohonů s nižší produkcí emisí in situ – hybridní a elektromobily, (LPG, CNG) a posílení sítě nabíjecích míst. K zajištění atraktivity veřejné dopravy je nezbytné, aby objednatelé veřejné dopravy jako zadávací podmínku pro vozidla veřejné dopravy požadovali od dopravců nasazování klimatizovaných vozidel alespoň u vozidel s předpokládanou dobou jízdy. Je nezbytné vybírat klimatizaci a vytápění ve vozidlech se zřetelem na vysokou účinnost a hospodárnost vzhledem ke spotřebě energie, minimalizaci produkce rizikových emisí a finančních nákladů.

Ekonomické dopady klimatických změn spočívající ve formě změn nákladů na údržbu, opravy a zajištění funkčnosti infrastruktury budou z jedné strany pozitivního charakteru – jedná se například o snížení nákladů potřebných k zajišťování sjízdnosti silnice během zimního období, naopak živelné pohromy, zejména povodně, mají za následek poničení infrastruktury a výpadky v dopravě – zde je potřeba počítat s vyššími náklady na opravu a náklady na zajištění náhradní dopravy.

V případě mitigační strategie, která si klade za cíl zmírnění příčin zesilování přirozeného skleníkového efektu atmosféry, a to především snižováním emisí skleníkových plynů stanovených v horizontu r. 2020, lze záměr hodnotit neutrálně, jelikož se nepředpokládá uvedení komunikace do provozu v tomto termínu. Ve vztahu k adaptační strategii, která se dopadům změny klimatu přizpůsobuje, má záměr vztah převážně neutrální, případně také jako pozitivní zejména díky zajištění flexibility a spolehlivosti dopravního sektoru a odvedení dopravy z urbanizovaného území. Dále je zde zohledněna skutečnost, že záměr je sám o sobě stavbou adaptovanou na změnu klimatu.

Obecně lze konstatovat, že vlivy záměru na klima jsou převážně mírné. Rozhodujícími faktory jsou zpevněné plochy a současně rozsáhlé vegetační úpravy na svazích zemního tělesa. Vlivem zpevnění ploch lze očekávat mírné zvýšení průměrné teploty i extrémních teplot v bezprostředním okolí záměru, avšak na druhé straně i mírné snížení v širším okolí díky ozelenění doprovodnou vegetací. Pozitivní vlivy lze díky vegetačním bariérám očekávat také u faktoru poryvů větru.

V případě působení faktorů, spojených se změnou klimatu na záměr byla posuzována odolnost a zranitelnost projektu vůči zjištěným rizikům. Z hodnocení vyplývá, že rizika pro záměr, spojená se změnami klimatu, jsou převážně mírná až střední. Za významnější jsou považována rizika

poškození vozovky, případně stavebních objektů a konstrukcí, v důsledku bleskových povodní, teplotních výkyvů a vlivy na řidiče spojené s extrémními teplotami vzduchu. Tato rizika lze minimalizovat, popř. eliminovat pomocí stavebně-technických opatření, mezi něž patří výsadba dřevin v okolí komunikace, použití stavebních materiálů odolných proti vysokým teplotám, mrazu i opakovaným změnám teploty vzduchu.

Za splnění požadavků a doporučení uvedených v kapitole 2.7.2 „Změna klimatu a její vlivy“ předloženého materiálu, se nejedná o takové změny podmínek v dotčeném území, které by mohly generovat nové významné vlivy záměru na životní prostředí a veřejné zdraví. Není nutné nové posuzování dle zákona o posuzování vlivů na životní prostředí.

Voda

Oproti dokumentaci EIA byly na základě informací uvedených ve sdělení Ministerstva životního prostředí k obsahu žádostí o prodloužení platnosti stanovisek EIA v materiálu rozšířeny kapitoly o identifikaci dotčených vodních útvarů z pohledu Rámcové směrnice o vodách. V tomto konkrétním případě se jedná o zhodnocení, zda v dotčeném území nepříbily nebo se nezměnily vodní útvary a následně je vyhodnocen předpokládaný vliv záměru na ně. Do materiálu byly nově doplněny údaje týkající se vodních útvarů podzemních vod. V území nevznikla žádná nová ochranná pásma vodních zdrojů. Na základě údajů uvedených v dokumentaci EIA byl vyhodnocen také vliv koncentrace chloridů na vodní útvary v území.

Z hlediska stavu povrchových a podzemních vod (včetně záplavového území a vodních zdrojů) nenastaly v území podstatné změny oproti stavu v době zpracování dokumentace EIA v roce 2012, došlo pouze ke změně správcovství některých toků a doplnění některých údajů. Při dodržení postupů navržených ve stanovisku EIA a zákonných postupech nedojde k ovlivnění jejich k stavu.

Vodní útvary (VÚ)

Součástí technické studie (Přeložka silnice I/57 Valašské Meziříčí – Jarcová, obchvat (2009)), hodnocené v dokumentaci EIA, nejsou v rámci VÚ Bečva od toku Rožnovská Bečva po Opatovický potok (MOV_0790) žádné významné návrhy úprav vodních toků a rovněž nedojde k dotčení páteřního toku tohoto VÚ (řeka Bečva je pouze v souběhu s trasou hodnoceného záměru a bude sloužit jako recipient odváděných dešťových vod), ovlivnění ekologického stavu VÚ MOV_0790 se tedy nepředpokládá.

V případě VÚ Vsetínská Bečva od toku Ratibořka po ústí do toku Bečva (MOV_0710) je v rámci TS navrženo přeložení koryta Vsetínské Bečvy v cca km 6,3 – 7,2 (říční km 64,400 – 65,220). Vsetínská Bečva zastupuje v tomto VÚ jeho páteřní tok, a tak vzhledem ke skutečnosti, že ekologický stav VÚ MOV_0710 je v současné době vymezen jako dobrý, navrhovaná přeložka Vsetínské Bečvy v předmětné délce představuje podstatný a přímý negativní vliv, který by mohl být důvodem ke zhoršení současného stavu. V místě přeložky bude tok morfologicky degradován a významně se sníží heterogenita přítomných habitatů. Přeložená část koryta bude mít uniformní charakter dna i břehů i nesrovnatelně nižší heterogenitu (co se týče šířky a hloubky koryta a proudových podmínek), než má stávající koryto. V důsledku uvedených změn lze očekávat změny ve struktuře a složení biotických společenstev, a to především pro složky makrozoobentos a ryby. Pro složku makrozoobentos, jejíž stav je v rámci průvodního listu zájmového VÚ vyhodnocen jako dobrý, může dojít k ochuzení druhového spektra, změnám struktury společenstva a také k poklesu celkové abundance. Biologická složka ryby není v rámci VÚ hodnocena, ale dá se očekávat její negativní ovlivnění vzhledem k tomu, že ryby obecně reagují citlivě na morfologické změny parametrů vodních toků. Za předpokladu přeložení Vsetínské Bečvy v předmětném úseku by tak bylo upraveno cca 5,2 % délky páteřního toku, což nelze považovat za zanedbatelné.

Vzhledem ke způsobu odvádění dešťových vod a výsledkům posouzení možných vlivů souvisejících s vnosem chloridů do toků v dotčeném území, kdy vyšší předpokládané roční průměrné koncentrace chloridů v jednotlivých recipientech nepřekročí hodnoty přípustného znečištění (limitní hodnoty dle NV č. 401/2015 a NV 71/2003) lze očekávat, že realizací záměru nebude ovlivněn stav biologických složek a ekologického stavu a rovněž nebude překážkou pro zlepšení jejich stavu v budoucnu.

Vodní útvary podzemních vod mohou být obecně ovlivněny z hlediska kvantitativních charakteristik a chemického stavu. V rámci VÚ podzemních vod vymezených v základní vrstvě horninového profilu

se do územního střetu se záměrem dostává pouze plošně velice rozsáhlý VÚ Flyš v povodí Bečvy (32210), v případě VÚ vymezených ve svrchní vrstvě je dotčen pouze Kvartér Horní Bečvy (16310).

Výšku hladiny podzemních vod a jejich proudění mohou ovlivnit mostní objekty a zemní tělesa hodnoceného záměru, avšak eventuální změny by byly pouze lokální. Jak je uvedeno v dokumentaci EIA z roku 2012, asfaltový povrch posuzované komunikace sice zabráni vsaku dešťové vody do půdy (celková plocha vozovky, včetně plochy MÚK a přeložek, je přibližně 0,22 km²), tzn. při průměrném specifickém odtoku 9 l/s/km² bude teoretický úbytek podzemních vod činit cca 1,98 l/s, avšak skutečný úbytek bude nižší, protože voda z komunikace bude svedena do recipientů a také v příkopech se bude vsakovat. Vzhledem k rozsahu záměru a rozloze plošně rozsáhlého VÚ 32210 se zhoršení jeho kvantitativního stavu nepředpokládá.

Významným zásahem bude zejména přeložka Vsetínské Bečvy, kdy je možné očekávat narušení komunikace toku s podzemními vodami. VÚ Kvartér Horní Bečvy (16310) je vymezen ve svrchní vrstvě horninového profilu (tj. v kvartérech sedimentech Bečvy), podzemní voda v této zvodni přímo komunikuje s vodou v toku, a tak stávající vazby budou přeložkou toku narušené, tzn. je předpokládáno negativní ovlivnění VÚ.

Vodní útvary jsou od doby vydání stanoviska EIA nezměněny, pouze v původní dokumentaci EIA nebyly řešeny. Výše popsané vlivy přeložky toku Bečvy, nemají vliv na závěry dokumentace EIA, ani na platnost stanoviska EIA jen popisují nově sledované skutečnosti dle čl. 4 rámcové směrnice o vodách. Národní legislativa řeší tyto skutečnosti až v rámci stavebního povolení, kdy bude pravděpodobně potřeba vyřadit výjimku dle § 23a zákona č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů (vodní zákon). Aby se předešlo případným komplikacím při vyřizování této výjimky, doporučil zpracovatel materiálu následující řešení v rámci tohoto procesu prodloužení platnosti stanoviska EIA:

„Vzhledem k tomu, že aktuálně byla dokončena dokumentace pro územní rozhodnutí na stavbu „Přeložka silnice I/57 Valašské Meziříčí – Jarcová, obchvat“, která je částí posouzeného záměru a tato stavba nezahrnuje přeložku toku Bečvy, možným řešením nabízejícím se ve vztahu k výše uvedenému, by mohlo být prodloužení platnosti stanoviska EIA záměru „Přeložka silnice I/57 Valašské Meziříčí – Jarcová, obchvat“ pouze v úseku km 0,00 – 6,500. Pro úsek v km 6,500 – 7,990 by stanovisko EIA prodlouženo nebylo a tento úsek by byl následně připojen k navazujícímu úseku stavbě „Přeložka silnice I/57 Jarcová – Bystřička jih“, u něhož se plánuje nové posouzení dle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění. V rámci tohoto nového posouzení by tak mohla být vyhodnocena i případná variantní řešení ve vztahu k přeložce toku Bečvy, které postupy podle rámcové směrnice o vodách, respektive vodního zákona při vyřizování výjimky dle § 23a zákona č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů (vodní zákon), vyžadují.“

Na základě předloženého materiálu a informací uvedených výše dospěl krajský úřad k závěru, že došlo ke změnám poznatků a metod posuzování, v jejichž důsledku by tato část záměru mohla mít dosud neposouzené významné vlivy na životní prostředí, a tak vyzval oznamovatele k předložení oznámení podle § 6 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí, které bude zpracováno v souladu s § 9a odst. 5 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí v návaznosti na § 4 odst. 1 písm. h) tohoto zákona pro část záměru v úseku km 6,500 – 7,990. Následně krajský úřad obdržel podání oznamovatele, ve kterém je uvedeno, že oznámení záměru dle § 6 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí nebude oznamovatel předkládat, a to z důvodu, že tento úsek km 6,500 – 7,990 bude znovu posuzován podle zákona o posuzování vlivů na životní prostředí společně s navazující stavbou „Přeložka silnice I/57 Jarcová – Bystřička, jih“, se kterou nově tvoří ucelený úsek, který se bude projekčně připravovat. Vzhledem k tomu, že oznamovatel nepředložil oznámení záměru pro úsek km 6,500 – 7,990, tak není platnost stanoviska EIA v souladu s § 9a odst. 5 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí v úseku km 6,500 – 7,990 prodloužena.

Vliv na jakost vod

Zůstává beze změn. Z hlediska vyhodnocení vlivu záměru na jakost vod došlo ke zpřísnění limitní hodnoty přípustného znečištění chloridy Cl⁻ pro povrchové vody. Nařízení vlády č. 61/2003 Sb. bylo nahrazeno NV č. 401/2015 Sb. Limitní hodnota pro přípustné znečištění chloridy se změnila z 250 mg/l na 150 mg/l obecně pro povrchové vody. Pro povrchové vody užívané pro vodárenské

účely, koupání osob a lososové a kaprové vody (dle nařízení vlády č. 71/2003 Sb.) je stanoven limit ještě přísnější, a to 65 mg/l (v obou případech se jedná o roční průměrné koncentrace Cl⁻). Limitní hodnota pro ropné látky (NEL) je nově označována jako limitní hodnota pro uhlovodíky (C10 – C40) v nezměněné hodnotě 0,1 mg/l.

Z hlediska vlivů na jakost povrchových a podzemních vod nenastaly v dotčeném území významné změny oproti stavu v době zpracování dokumentace EIA. Z hlediska vlivů na povrchové a podzemní vody a jakost vod nenastaly v dotčeném území podstatné změny podmínek, které by mohly generovat nové významné vlivy záměru na životní prostředí a veřejné zdraví. Není nutné nové posuzování dle zákona o posuzování vlivů na životní prostředí.

Půda

V materiálu byly aktualizovány informace týkající se půdních typů vyskytujících se v zájmovém území a třídy ochrany půd na základě nové digitální edice půdních map (1: 50 000) České geologické služby z roku 2012. Nejedná se o faktické změny, ale pouze o podrobnější evidenci půdních typů.

Od doby zpracování dokumentace EIA došlo ke změně třídy ochrany půdy v oblasti km 21,000 – 24,000 a 27,000 – 38,000 kde byla třída ochrany změněna z III. stupně na stupeň II. (údaj z 05.11.2018).

Posuzovaná aktivní varianta prochází přes kvalitní půdy na pozemcích ZPF. Záměrem budou dotčeny zejména pozemky spadající do II. třídy ochrany. Přestože se jedná o poměrně rozsáhlý zábor kvalitní zemědělské půdy, jedná se o zásah přijatelný, vzhledem k potřebě splnění požadavků na technické parametry komunikace.

Z hlediska vlivů na půdu v území nenastaly takové změny oproti stavu v době vydání stanoviska v roce 2014, které by mohly generovat nové významné vlivy záměru na životní prostředí a veřejné zdraví. Není nutné nové posuzování dle zákona o posuzování vlivů na životní prostředí.

Pozemky určené k plnění funkce lesa (PUPFL)

Z hlediska vlivů na PUPFL v území nenastaly nové významné změny, které by mohly generovat nové významné vlivy záměru na životní prostředí a veřejné zdraví. Není nutné nové posuzování dle zákona o posuzování vlivů na životní prostředí.

Horninové prostředí a přírodní zdroje

V dotčeném území nenastaly z hlediska horninového prostředí a přírodních zdrojů nové významné vlivy záměru na životní prostředí a veřejné zdraví. Není nutné nové posuzování dle zákona o posuzování vlivů na životní prostředí.

Biota

V materiálu byly oproti dokumentaci EIA aktualizovány údaje. V dotčeném území byl v rámci projektové dokumentace pro vydání územního rozhodnutí proveden biologický průzkum, a to v sezonách 2016 a 2017 – na lokalitách byly průzkumy prováděny dle stanovištních podmínek. Charakter lokalit, které byly vymezeny v rámci průzkumu v dokumentaci EIA, zůstal více méně beze změn. Stejně tak území přímo dotčené záměrem, kde došlo k přirozenému vývoji v čase v minimální míře (stárnutí porostů, zarůstání, výsadba apod.).

V rámci dotčeného území nedošlo k výrazným změnám fauny, flóry a ekosystémů, což je doloženo provedenými srovnávacími průzkumy bioty. Vzhledem k významnému ovlivnění dotčených nivních a říčních ekosystémů (jako nejzásadnější se jeví zásah do biokoridoru Bečvy) budou dopady záměru převážně negativní. Jedná se však o nevyhnutelný fakt, vzhledem k charakteristikám lokality umístění záměru a jeho trasování, popsaný již v původní dokumentaci EIA. Bude nezbytné konzultovat tyto změny s odborníky a přijmout kompenzační a ochranná opatření. Vzhledem k novým metodám posuzování, v jejichž důsledku by tato část záměru mohla mít dosud neposouzené významné vlivy na životní prostředí, vyzval krajský úřad oznamovatele k předložení oznámení podle § 6 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí, které bude zpracováno v souladu s § 9a odst. 5 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí v návaznosti na § 4 odst. 1 písm. h) tohoto zákona pro část záměru v úseku km 6,500 – 7,990. Následně krajský úřad obdržel podání oznamovatele, ve kterém je uvedeno, že oznámení záměru dle § 6 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí nebude oznamovatel předkládat, a to z důvodu, že tento úsek km 6,500 – 7,990 bude znovu posuzován

podle zákona o posuzování vlivů na životní prostředí společně s navazující stavbou „Přeložka silnice I/57 Jarcová – Bystřička, jih“, se kterou nově tvoří ucelený úsek, který se bude projekčně připravovat. Vzhledem k tomu, že oznamovatel nepředložil oznámení záměru pro úsek km 6,500 – 7,990, tak se platnost stanoviska EIA v souladu s § 9a odst. 5 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí v úseku km 6,500 – 7,990 neprodlužuje. Ve zbylé části není nutné nové posuzování dle zákona o posuzování vlivů na životní prostředí.

Biologická rozmanitost

Tato část je nově přidána na základě novely zákona o posuzování vlivů na životní prostředí. V původní dokumentaci EIA byla tato problematika řešena v kapitolách C.II.5. fauna, flóra a ekosystémy a také D.I. vlivy na flóru, faunu a ekosystémy. Dále byly doplněny údaje z průzkumu v průběhu vegetačních sezón 2016 a 2017, provedeného jako podklad pro dokumentaci pro vydání územního rozhodnutí (HBH Projekt spol. s r. o., 2017).

V rámci dotčeného území nedošlo ke změně využití území, které je i nadále obhospodařováno a udržováno obdobně, jako tomu bylo v době vydání stanoviska EIA. Změny, které lze v dotčeném území od roku 2012 zaznamenat, jsou převážně sukcesního charakteru, tj. zarůstání vegetací a stárnutí porostů. Tyto změny jsou pouze menší rozlohy a významně nemění charakter ekosystémů.

Z hlediska biodiverzity nenastaly v dotčeném území významné změny oproti stavu v době vydání stanoviska, které by mohly generovat nové významné vlivy záměru na životní prostředí a veřejné zdraví. Není nutné nové posuzování dle zákona o posuzování vlivů na životní prostředí.

Migrace

V rámci původní dokumentace EIA byl zpracován biologický průzkum včetně migrační studie. Migrační potenciál byl v dokumentaci hodnocen v části D ve vztahu k dotčeným prvků ÚSES a řece Bečvě jako přirozené migrační ose v území, u které byla řešena problematika revitalizace toku, odstraňování příčných migračních překážek a realizace rybích přechodů. Od doby zpracování původní dokumentace EIA došlo k aktualizaci sítě migračně významných území (MVÚ) a dálkových migračních koridorů (DMK). V roce 2017 byla vytvořena vrstva tzv. „biotopů vybraných zvláště chráněných druhů velkých savců“.

Z hlediska migrace nenastaly v dotčeném území významné změny oproti stavu v době vydání stanoviska, které by mohly generovat nové významné vlivy záměru na životní prostředí a veřejné zdraví. Není nutné nové posuzování dle zákona o posuzování vlivů na životní prostředí.

Krajina

Z hlediska krajiny nenastaly nové významné vlivy záměru na životní prostředí a veřejné zdraví. Není nutné nové posuzování dle zákona o posuzování vlivů na životní prostředí.

Intenzity dopravy

Oproti dokumentaci EIA byly aktualizovány nové poklady. Intenzity dopravy, použité pro modelování v dokumentaci EIA, vycházely z dopravního modelu Valašského Meziříčí (DHV, 2009), dopravního modelu Zlínského kraje (Mott McDonald, 2009) a z celostátního sčítání dopravy 2005. Dopravní intenzity byly stanoveny na stav 20 let po zprovoznění stavby, tj. rok 2040.

V průběhu uplynulých 10 let došlo ke dvěma novým celostátním sčítáním dopravy v letech 2010 a 2016, a také k novému průzkumu tranzitní dopravy ve Valašském Meziříčí, které vedlo ke zpřesnění a aktualizaci dříve zpracovaných dat. V rámci dalších fází projektové přípravy byl v roce 2014 zpracován nový průzkum tranzitní dopravy pro vnitřní část Valašského Meziříčí. Kromě změn ve vlastním dopravním modelu došlo v mezidobí od zpracování původních intenzit dopravy k několika dalším úpravám souvisejících technických předpisů, které mají vliv na aktuální prognózu intenzit osobní i těžké nákladní dopravy pro posuzovaný rok 2040.

V rámci CSD 2010 došlo k metodické změně přepočtu podílu jednotlivých sčítacích termínů na výslednou RPDÍ, ale rovněž ke změně započítání návěsů a přívěsů do celkových hodnot těžkých vozidel a druhotně i RPDÍ. Od roku 2010 jsou veškerá vozidla včetně návěsových a přívěsových souprav uváděna pouze jako 1 kus, a nikoliv samostatně tažené vozidlo a přívěs/návěs.

Po jednotlivých celostátních sčítáních dopravy byly v letech 2012 a 2018 aktualizovány i výhledové koeficienty růstu dopravy, které jsou předmětem TP 225 Prognózy intenzit automobilové dopravy.

Z hlediska výhledových intenzit dopravy je významnější poslední změna, tedy III. vydání těchto TP, platné od září 2018. Na základě dlouhodobě sledovaných trendů došlo v rámci této změny jednak k vytvoření samostatné kategorie LV, jejichž růst je významně dynamičtější než obecně TV, a také došlo k vytvoření specifických koeficientů růstu intenzit dopravy nejenom podle kategorie komunikace, ale také v závislosti na konkrétním kraji a v rámci každého z krajů i na vzdálenosti posuzovaného úseku od krajského města.

Dle aktuálně platných předpisů je zřejmé, že prognózované růsty dopravy v počátcích přípravy této stavby byly vzhledem k vývoji intenzit dopravy v následujícím období spíše optimistické. Stávající intenzity dopravy jsou tedy mírně nižší, zároveň jsou mírně nižší i prognózy růstu dopravy.

Oproti dokumentaci EIA se změnila metodika zpracování intenzit dopravy. Nejedná o takové změny podmínek v dotčeném území, které by mohly generovat nové významné vlivy záměru na životní prostředí a veřejné zdraví. Není nutné nové posuzování dle zákona o posuzování vlivů na životní prostředí.

Obyvatelstvo

Údaje z dokumentace EIA zůstávají bez podstatných změn vzhledem k vlivům záměru uvedených v dokumentaci EIA. V materiálu byly aktualizovány zejména údaje o počtu obyvatel v jednotlivých obcích. Oproti dokumentaci EIA rovněž došlo k výstavbě nových objektů v blízkosti záměru, zejména obci Křivé a Brňov.

Z hlediska vlivu na obyvatelstvo v zájmovém území nenastaly významné změny oproti stavu v době vydání stanoviska v roce 2014. Nová obytná zástavba Křivé i Brňov leží již v zastavěném území v intravilánu obcí. Změny negenerují nové významné vlivy záměru na životní prostředí a veřejné zdraví. Není nutné nové posuzování dle zákona o posuzování vlivů na životní prostředí.

Potenciální vlivy dopravního hluku

Beze změny. Z hlediska vlivů dopravního hluku na obyvatelstvo v zájmovém území nenastaly významné změny oproti stavu v době vydání stanoviska v roce 2014. Není nutné nové posuzování dle zákona o posuzování vlivů na životní prostředí.

Hluková situace

Vlivy na hlukovou situaci

V původní dokumentaci EIA byl pro modelování výhledové hlukové zátěže z dopravy na posuzované přeložce i na stávajících komunikacích použit v hlukovém posouzení v technické studii program SoundPLAN, verze 7.0. Z výhledových intenzit dopravy bylo výpočtem stanoveno plošné hlukové zatížení území ve výšce 2 m nad terénem.

Analýzou výpočtového modelu použitého v EIA 2012 a porovnáním jeho výsledků s výsledky aktualizovaných výpočtů bylo zjištěno následující:

- Výpočty hluku v chráněném venkovním prostoru staveb byly v hlukové studii pro EIA 2012 prováděny se započtením odrazu od posuzované fasády. To znamená, že hodnoty hluku ve výpočtových bodech jsou o tento odraz vyšší a hodnoty uvedené v hlukové studii jsou tedy na straně bezpečnosti výpočtu o cca 1 – 2 dB (v závislosti na poloze posuzovaného objektu a okolních odrazivých objektů).
- Intenzity dopravy použité pro výpočet v EIA 2012 byly vyšší, než jsou stávající aktualizované intenzity dopravy.

Ze srovnání intenzit dopravy použitých k výpočtům hluku v EIA 2012 a aktualizovaných intenzit dopravy (pro stejný výhledový rok 2040) vyplývá, že intenzity dopravy použité v dokumentaci EIA 2012 byly vyšší, než stávající aktualizované intenzity dopravy, a co se týče celkového počtu vozidel za 24 hod., byl vyšší i podíl kategorie těžkých vozidel. Porovnáním emisní hlučnosti dopravního proudu lze konstatovat, že v důsledku vyšších hodnot dopravních intenzit použitých v EIA 2012 jsou vypočtené hodnoty hluku v chráněném venkovním prostoru vyšší o cca 0,5 – 1,9 dB v denní době a o cca 0,6 – 1,7 dB v noční době. Z toho vyplývá, že použité výsledky výpočtů intenzity dopravy jsou uvedené v EIA 2012 na straně bezpečnosti. Rovněž skutečnost, že ve výpočtech hluku v EIA 2012 byl započten odraz hluku od vlastní fasády objektu, v jeho chráněném venkovním prostoru byl hluk počítán (dnes již legislativně ošetřeno a tento odraz se nezapočítává) má vliv na

to, že výsledky výpočtů jsou o tento odraz (1 – 2 dB dle polohy objektu) vyšší. Celkově lze tedy z dnešního pohledu výsledky posouzení hluku v EIA 2012 považovat za výsledky, které jsou naprosto v mezích bezpečnosti výpočtu, a proto i podmínky stanoviska, které z tohoto hodnocení vycházejí, lze považovat za stále platné.

V dotčeném území nenastaly z hlediska hlukového zatížení nové významné vlivy záměru na životní prostředí a veřejné zdraví. Není nutné nové posuzování dle zákona o posuzování vlivů na životní prostředí.

Změny poznatků a metod posuzování z hlediska jednotlivých složek

Vlivy na obyvatelstvo

Metodický postup pro posouzení vlivu na obyvatelstvo zůstal platný. V rámci předkládaného materiálu byla oblast vlivů na obyvatelstvo zhodnocena na základě aktualizovaných dat z oblasti hluku a imisí. I přes aktualizovaná data postihují uvedené závěry celou oblast vlivů na obyvatelstvo a zaktualizované posouzení nevede k jiným dosud neuvedeným významným vlivům v této oblasti.

Vlivy na ovzduší

Pro stanovení stávající úrovně znečištění byly použity, v souladu s požadavky zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, mapy klouzavého pětiletého průměru koncentrací pro jednotlivé znečišťující látky za období 2007 – 2011, 2011 – 2015 a 2013 – 2017, zveřejněné Ministerstvem životního prostředí prostřednictvím Českého hydrometeorologického ústavu na internetových stránkách. Aktualizovány byly hodnoty z nejbližších měřicích stanic Českého hydrometeorologického ústavu.

V rozptylové studii, zpracované pro dokumentaci EIA z roku 2012, byla použita databáze MEFA, verze 06. V současné době je aktuální verze 13. U osobních automobilů došlo k významnému zvýšení emisních faktorů pro PM₁₀ a benzo[a]pyren a dále byla přidána látka PM_{2,5}. U nákladních automobilů byly významně navýšeny emise benzo[a]pyrenu.

Oproti dokumentaci EIA došlo k významné změně parametrů v pro výpočet emisního a imisního zatížení, jsou to zejména změna odhadu emisí do ovzduší a změna prognózy intenzit dopravy.

V rámci zpracování podkladů pro dokumentaci pro územní rozhodnutí pro posuzovaný záměr (rozpracováno) byla v roce 2017 zpracována příloha exhalační studie. V rámci zpracování této studie byla použita aktuální databáze MEFA 13 a intenzity dopravy korespondující s intenzitami použitými v dokumentaci EIA (tedy hodnoty mírně vyšší, než jsou stanoveny v současnosti).

I přes výše uvedené změny v přístupu v rámci modelového výpočtu vlivu záměru na ovzduší postihují uvedené závěry celou oblast těchto vlivů a tyto změny nevedou k jiným dosud neuvedeným významným vlivům v této oblasti.

Vlivy na hlukovou situaci

Od roku 2012 došlo k řadě dílčích novelizací. Nařízení vlády 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, který je prováděcím právním předpisem k zákonu č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů (resp. jeho novely přijaté pod č. 267/2015 Sb.).

Změny v zákoně a souvisejících prováděcích předpisech zásadně neovlivňují závěry vyhodnocení vlivů stavby a na ně navazující opatření z dokumentace EIA z roku 2012, ani nevedou k jiným dosud neuvedeným významným vlivům v této oblasti.

Vlivy na faunu a flóru

V rámci zpracování dokumentace EIA byl zpracován biologický průzkum včetně migrační studie. Migrační potenciál byl hodnocen ve vztahu k dotčeným prvkům ÚSES a řece Bečvě jako přirozené migrační ose v území, u které byla řešena problematika revitalizace toku, odstraňování příčných migračních překážek a realizace rybích přechodů, což nesouvisí s posuzovaným záměrem.

Od doby zpracování původní dokumentace EIA došlo k aktualizaci sítě migračně významných území (MVÚ) a dálkových migračních koridorů (DMK). V roce 2017 byla vytvořena vrstva tzv. biotopů vybraných zvláště chráněných druhů velkých savců.

V dotčeném území byl v rámci projektové dokumentace pro vydání územního rozhodnutí proveden biologický průzkum, a to v sezonách 2016 a 2017. Na lokalitách byly průzkumy prováděny dle stanovištních podmínek, zjištěné zvláště chráněné druhy byly doplněny. Provedené srovnávací průzkumy bioty dokládají, že v rámci dotčeného území nedošlo k výrazným změnám fauny, flóry a ekosystémů.

V předkládaném materiálu byla samostatně zpracována kapitola biologické rozmanitosti, která byla v původní dokumentaci EIA řešena v rámci kapitol C.II.5. Fauna, flóra a ekosystémy a také D.I.8. Vlivy na flóru, faunu a ekosystémy. Tato kapitola byla doplněna na základě novely zákona o posuzování vlivů na životní prostředí, která vstoupila v platnost od 1.11.2017.

I přes výše uvedené nové podklady a rozšíření hodnocení migračního potenciálu byly údaje uvedené v dokumentaci EIA oproti současnému stavu dostatečné a nevedou tak k jiným dosud neuvedeným významným vlivům v této oblasti.

Intenzity dopravy

Aktualizace intenzit dopravy pro záměr byla zpracována dle v současnosti platných technických předpisů, které zahrnují aktualizaci metodiky pro započítání návěsových a přívěsových souprav do výsledků RPD, aktualizaci koeficientů pro prognózy růstu automobilové dopravy obsaženou ve III. vydání TP 225 a aktualizaci postupů pro výpočet intenzit dopravy pro potřeby hlukových výpočtů.

Dle aktuálně platných předpisů je zřejmé, že prognózované růsty dopravy v počátcích přípravy této stavby byly vzhledem k vývoji intenzit dopravy v následujícím období spíše optimistické. Stávající intenzity dopravy jsou tedy mírně nižší, zároveň jsou mírně nižší i prognózy růstu dopravy.

Získané a porovnané hodnoty nevedou k jiným, dosud neuvedeným významným vlivům v této oblasti.

Vlivy na povrchové a podzemní vody

Od doby vydání stanoviska EIA v roce 2014 došlo ke změně limitu znečištění povrchových vod. Nařízení vlády č. 61/2003 Sb. bylo nahrazeno nařízením vlády č.401/2015 Sb., v platném znění. Změnou legislativy došlo ke zpřísnění limitů pro nejvyšší přípustné koncentrace chloridů (Cl^-), a to z 250 mg/l na 150 mg/l pro povrchové vody a pro 65 mg/l pro povrchové vody užívané pro vodárenské účely, koupání osob a lososové a kaprové vody (v obou případech se jedná o roční průměrné koncentrace Cl^-).

Posouzení vlivu solení komunikace na vodoteče bylo provedeno na základě směšovací rovnice:

$$C_3 = (C_1 \times Q_1 + C_2 \times Q_2) / (Q_1 + Q_2)$$

- C_3 výsledná průměrná koncentrace chloridů po smíšení ($g/m^3 = mg/l$)
- C_1 koncentrace chloridů v recipientu před smíšením s vodami ze silnice (g/m^3)
- Q_1 průtok v recipientu (m^3/s)
- C_2 koncentrace chloridů ve srážkové vodě z komunikace (g/m^3)
- Q_2 průtok srážkové vody z komunikace (m^3/s)

Pro výpočet průměrného ročního průtoku srážkové vody z komunikace (Q_2) bylo použito vztahu:

$$Q_2 = (pl \times hs \times k) / T$$

- pl zpevněná plocha komunikace, na níž je prováděna aplikace chemického posypového materiálu, tzn. bez středního dělicího pásu atd. (m^2)
- hs dlouhodobý průměrný roční úhrn srážek (m/rok)
- ks odtokový koeficient (při odvádění vody kanalizací $ks = 0,8$)
- T počet sekund za rok

I přes novinky v legislativě a rozšířenému rozsahu hodnocení, postihují závěry uvedené v dokumentaci EIA celou oblast těchto vlivů a toto zpřísnění nevede k jiným dosud neuvedeným významným vlivům v této oblasti.

Nově je do hodnocení zahrnuto vymezení dotčeného území a identifikaci dotčených vodních útvarů včetně předpokládaného vyhodnocení z pohledu Rámcové směrnice o vodách (Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2000/60/ES ze dne 23. října 2000, kterou se stanoví rámec pro

činnost Společenství v oblasti vodní politiky, která byla transponována do českého právního řádu zákonem č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů (vodní zákon), ve znění pozdějších předpisů, a navazující vyhlášky č. 393/2010 Sb., o oblastech povodí).

V rámci podkladů pro prodloužení platnosti stanoviska EIA je nově zahrnuto posouzení souladu záměru s rámcovou směrnicí o vodách (Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2000/60/ES ze dne 23. října 2000, kterou se stanoví rámec pro činnost Společenství v oblasti vodní politiky), tedy hodnocení ovlivnění vod dle čl. 4 této směrnice. Výsledkem tohoto posouzení je nový pohled na přeložku Vsetínské Bečvy, která je navržena v podkladu pro EIA v km cca 6,500 – 7,990, a je hodnocena jako významný negativní zásah do vodních útvarů. V rámci dokumentace EIA nebylo pro přeložku toku Vsetínské Bečvy řešeno, že bude pravděpodobně nezbytně vyříditi výjimku dle § 23a zákona č. 254/2001 Sb., o vodách, a to v souvislosti s citovanou rámcovou směrnicí o vodách. V rámci dokumentace EIA nebyla řešena případná variantní řešení přeložky toku, které výše uvedená legislativa (rámcová směrnice a vodní zákon) vyžadují. Vzhledem k těmto skutečnostem dospěl krajský úřad k závěru, že by tato část záměru mohla mít dosud neposouzené významné vlivy na životní prostředí, a tak vyzval oznamovatele k předložení oznámení podle § 6 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí, které bude zpracováno v souladu s § 9a odst. 5 v návaznosti na § 4 odst. 1 písm. h) tohoto zákona pro část záměru v úseku km 6,500 – 7,990. Následně krajský úřad obdržel podání oznamovatele, ve kterém je uvedeno, že oznámení záměru dle § 6 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí nebude oznamovatel předkládat, a to z důvodu, že tento úsek bude znovu posuzován podle zákona o posuzování vlivů na životní prostředí společně s navazující stavbou „Přeložka silnice I/57 Jarcová – Bystřička, jih“, se kterou nově tvoří ucelený úsek, který se bude projekčně připravovat. Vzhledem k tomu, že oznamovatel nepředložil oznámení záměru pro úsek km 6,500 – 7,990, tak není platnost stanoviska EIA v souladu s § 9a odst. 5 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí v úseku km 6,500 – 7,990 prodloužena.

Změny klimatu

Zpracováno na základě novely zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí (ve znění zákona č. 326/2017 Sb.), která vstoupila v účinnost od 1.11. 2017. Doplnění této podkapitoly vychází z revidované směrnice EIA (směrnice EP a Rady 2014/52/EU ze dne 16.4.2014, kterou se mění směrnice Rady 2011/92/EU o EIA).

Další vlivy

Zůstává platné. Obdobně bylo postupováno u vlivů v dalších oblastech v předkládaném dokumentu. Další vlivy byly hodnoceny odborným odhadem a kvalifikovanou prognózou, analogicky s vlivem staveb obdobného charakteru na životní prostředí, v souladu s platnou legislativou a souvisejícími předpisy.

Informace o místních podmínkách byly získány rekognoskací terénu, návštěvou dotčených úřadů, příslušných institucí, použitím odborné literatury a odborných studií.

Zhodnocení změn poznatků a metod posuzování z hlediska jednotlivých složek

V úseku km 0,00 – 6,500 se nejedná o takové změny poznatků a metod posuzování z hlediska jednotlivých složek, které by mohly generovat nové, doposud neposouzené, významné vlivy záměru na životní prostředí a veřejné zdraví. Není nutné nové posuzování tohoto úseku dle zákona o posuzování vlivů na životní prostředí. Současně krajský úřad konstatuje, že v úseku km 6,500 – 7,990 by mohly být doposud neposouzené významné vlivy záměru na životní prostředí a pro tento úsek je tedy nutné nové posuzování dle zákona o posuzování vlivů na životní prostředí.

Cílem předloženého materiálu bylo provést analýzu aktuálního stavu dotčeného území a porovnat tento stav se stavem popisovaným v období vydání platnosti stanoviska EIA pro předmětný záměr v roce 2014, a dále vyhodnotit změny mezi těmito stavy a ověřit, zdali podmínky uvedené v souhlasném stanovisku EIA zůstávají v platnosti. Na základě provedených analýz lze konstatovat, že došlo k několika změnám v jednotlivých oblastech posuzování vlivů na životní prostředí, které nebyly v celkovém kontextu vyhodnoceny jako významné.

Zpracovatel podkladového materiálu konstatuje, že závěry učiněné v rámci procesu posuzování vlivů na životní prostředí zůstávají nadále v platnosti a souhlasné závazné stanovisko EIA lze prodloužit. Podmínky stanoviska EIA budou respektovány v následujících stupních projektové dokumentace stavby a budou zahrnuty jako podmínky rozhodnutí v navazujících řízeních.

V rámci podkladů pro prodloužení platnosti stanoviska EIA je nově zahrnuto posouzení souladu záměru dle Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2000/60/ES ze dne 23. října 2000, kterou se stanoví rámec pro činnost Společenství v oblasti vodní politiky (hodnocení ovlivnění vod dle čl. 4 rámcové směrnice o vodách). Výsledkem tohoto posouzení je nový pohled na přeložku Vsetínské Bečvy, která je navržena v podkladu pro EIA v km cca 6,500 – 7,990, a je hodnocena jako významný zásah do vodních útvarů. Navržená přeložka Vsetínské Bečvy představuje přímý a podstatný negativní vliv na vodní útvary vzhledem k tomu, že je ekologický stav VÚ MOV_0710 v současné době vymezen jako dobrý a jedná se o zásah do páteřního toku oblasti, který významně ovlivní jeho vztah k podzemním vodám. Dále dojde k zásahu do povrchového zdroje pitné vody a v neposlední řadě také k zásahu do významného vodního ekosystému zkoumané oblasti. To vše znamená, že bude velmi pravděpodobně potřebné v rámci navazujících řízení, vyřídit výjimku dle § 23a zákona č. 254/2001 Sb., o vodách. Na základě těchto informací doporučuje zpracovatel materiálu prodloužit stanovisko jen z části, přičemž přeložka toku Vsetínské Bečvy bude znovu posuzována dle zákona o posuzování vlivů na životní prostředí včetně případných variant, a to v rámci navazující stavby „Přeložka silnice I/57 Jarcová – Bystřička jih“.

Dle § 9a odst. 4 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí oznamovatel podáním žádosti o prodloužení platnosti stanoviska EIA a předloženým materiálem prokázal, že v úseku km 0,00 – 6,500 nedošlo k takovým změnám podmínek v dotčeném území nebo poznatků a metod posuzování, v jejichž důsledku by záměr mohl mít dosud neposouzené významné vlivy na životní prostředí. Naproti tomu lze na základě předloženého materiálu konstatovat, že v úseku km 6,500 – 7,990 došlo ke změnám poznatků a metod posuzování a tento úsek by tak měl být znovu posuzován dle zákona o posuzování vlivů na životní prostředí.

Na základě výše uvedeného dospěl krajský úřad k závěru, že platnost stanoviska EIA v souladu s § 9a odst. 4 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí prodlouží pro úsek km 0,00 – 6,500, naopak v úseku km 6,500 – 7,990 došlo ke změnám poznatků a metod posuzování, v jejichž důsledku by tato část záměru mohla mít dosud neposouzené významné vlivy na životní prostředí.

Krajský úřad již vydal prodloužení platnosti stanoviska EIA k řešenému záměru, kdy na základě předloženého materiálu dospěl k závěru, že platnost stanoviska EIA v souladu s § 9a odst. 4 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí prodlouží pro úsek km 0,00 – 6,500 o 5 let, naopak pro úsek km 6,500 – 7,990 stanovisko prodlouženo nebude a tento úsek bude znovu posuzován dle zákona o posuzování vlivů na životní prostředí. Dle předloženého materiálu by měla být neprodloužená část znovu posuzována dle zákona o posuzování vlivů na životní prostředí společně s navazující stavbou „Přeložka silnice I/57 Jarcová – Bystřička, jih“. Na základě těchto informací vydal krajský úřad dne 30.07.2019 pod č. j. KUZZL 43012/2019 prodloužení platnosti stanoviska EIA.

Na základě komunikace s Ministerstvem životního prostředí, odborem posuzování vlivů na životní prostředí a integrované prevence, oddělení metodiky a projektové EIA, která probíhala v měsíci říjnu 2020, bylo zjištěno, že vydané prodloužení platnosti stanoviska EIA bylo vydáno v rozporu s právními předpisy z toho důvodu, že bylo postupováno v rozporu s § 9a odst. 5 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí, jelikož krajský úřad oznamovatele předmětného záměru nevyzval k předložení oznámení k části záměru, v jejímž rozsahu byly zjištěny změny, v jejichž důsledku by záměr mohl mít dosud neposouzené významné vlivy na životní prostředí. Z těchto důvodů krajský úřad v souladu s ust. § 156 odst. 2 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, v platném

znění (dále jen „správní řád“) usnesením vydaným dne 03.11.2020 pod č. j. KUZL 73415/2020 rozhodl o zrušení prodloužení platnosti stanoviska EIA č. j. KUZL 43012/2019 ze dne 30.07.2019 a proces prodloužení platnosti stanoviska byl opakován v souladu s ust. § 9a odst. 5 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí v návaznosti na ust. § 4 odst. 1 písm. h) tohoto zákona.

Krajský úřad tedy následně v souladu s ust. § 39 odst. 1 správního řádu usnesením vydaným dne 03.11.2020 pod č. j. KUZL 73426/2020 vyzval oznamovatele k předložení oznámení podle § 6 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí, které bude zpracováno v souladu s § 9a odst. 5 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí v návaznosti na § 4 odst. 1 písm. h) tohoto zákona pro část záměru v úseku km 6,500 – 7,990. Pro provedení tohoto úkonu určil krajský úřad lhůtu 30 dní ode dne doručení tohoto usnesení. Dne 20.11.2020 obdržel krajský úřad podání oznamovatele, ve kterém je uvedeno, že oznámení záměru dle § 6 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí nebude oznamovatel předkládat, a to z důvodu, že tento úsek km 6,500 – 7,990 bude znovu posuzován podle zákona o posuzování vlivů na životní prostředí společně s navazující stavbou „Přeložka silnice I/57 Jarcová – Bystřička, jih“, se kterou nově tvoří ucelený úsek, který se bude projekčně připravovat.

Vzhledem k tomu, že oznamovatel nepředložil oznámení záměru pro úsek km 6,500 – 7,990, tak krajský úřad platnost stanoviska EIA, vydaného pod č. j. KUZL 64911/2013 dne 15.10.2014, v souladu s § 9a odst. 5 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí v úseku km 6,500 – 7,990 neprodlužuje.

Toto vyjádření není rozhodnutím podle zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů, nenahrazuje vyjádření dotčených správních orgánů ani příslušná povolení podle zvláštních předpisů a nelze se proti němu odvolat.

Platnost stanoviska EIA může být na žádost oznamovatele prodloužena v souladu s § 9a odst. 4 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí.

Ing. Pavel Kulička
vedoucí oddělení
(dokument opatřen elektronickým podpisem)