



Hnutí DUHA
místní skupina Olomouc

**Ministerstvo životního prostředí
odbor výkonu státní správy IX
Čs. legií 5, 702 00 Ostrava**

A › Dolní náměstí 38, 779 00 Olomouc
T › 585 228 584
F › 585 228 584
E › olomouc@hnutiduha.cz
W › www.hnutiduha.cz/olomouc
IČO › 44936354

Olomouc, 13. 1. 2013

Vyjádření Hnutí DUHA Olomouc k dokumentaci dle 100/2001 Sb. „Rozvoj lyžařského areálu Severka Dolní Lomná“ (Čj. 1848/580/12,105740/ENV)

V souladu s ust. § 8 odst. 3 zák.č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění (dále jen „zák.o EIA“), zasíláme příslušnému orgánu níže uvedené vyjádření:

1) Nedostatečné zdůvodnění záměru

V dokumentaci není v podstatě uveden jiný důvod pro realizaci záměru v navrhované podobě, než že „areál vyžaduje modernizaci“ a že „pro zvýšení atraktivity lyžařského areálu je nezbytné zvýšit jeho kapacitu“ stavbou nové lanovky, obslužných objektů a parkovacích míst, aby bylo dosaženo „srovnatelných parametrů s blízkými lyžařskými areály“.

Hnutí DUHA s modernizací stávajících lyžařských areálů obecně souhlasí, ale pokud má být rozvoj obce a cestovního ruchu udržitelný, měly by všechny plánované akce respektovat lokální přírodní podmínky a jejich specifika a nikoli se snažit udržet či zvyšovat ekonomické zisky provozovatelů zařízení (plynoucích z návštěvnosti) za cenu násilných přeměn a rozsáhlých technických úprav daných přírodních podmínek tak, aby se vyrovnaly jiným záměrům v okolí.

Společenský či finanční přínos pro obec a její obyvatele bude minimální (jak přiznává sám investor, bude zde především sezónní práce pro nekvalifikované pracovní síly). Navíc v této fázi není vůbec jisté, zda budou zaměstnanci opravdu pocházet především z obce Dolní Lomná, jak je slibováno v dokumentaci.

Záměr má dle dokumentace přinést rozvoj, resp. udržení turistického ruchu a být zdrojem pracovních míst, není však nijak konkretizováno, o kolik pracovních míst by mělo jít a zda půjde o pracovní místa, která uspokojí aktuální poptávku. Argumentace „pracovními místy“ je možná v zásadě u každého záměru, který generuje nebo „udržuje“ alespoň jedno pracovní místo, nicméně se domníváme, že toto nemůže být významným argumentem odůvodňujícím potřebu všech komponent záměru (neboť tento argument lze použít vždy a zákonný požadavek by tak ztrácel význam). Zpracovatelé dokumentace předkládají čtenářům názor, že rozvíjet turistický ruch je v zásadě možné pouze modernizací sjezdových tratí a zvyšováním jejich kapacity (tedy realizací „tvrdé turisty“) v horách a zcela pomíjí trvale udržitelný aspekt a nezvažuje jiné možnosti, jakými by bylo možné turistickou atraktivitu území udržet (například šetrná forma turistiky – průvodcovství se zaměřením na přírodní zajímavosti; běžkování, ...). Také není brán v úvahu fakt, že část turistů toužících po divoké, málo dotčené přírodě, právě budování nových staveb či rozšiřování stávajících stále více od návštěvy Beskyd odrazuje.

2) Chybějící porovnání variant záměru, resp. zavádějící hodnocení pouze „nulové“ varianty

V dokumentaci v části E „Porovnání variant řešení záměru“ je uvedeno, že záměr byl vypracován jednovariantně, neboť „se jedná o modernizační zásah do stávajícího lyžařského areálu, který je na zájmové lokalitě provozován již historicky - od 50. let 20. století.“ Jako alternativní možnost je uvažována pouze nulová varianta, tedy „ponechání současné situace bez zamýšleného investičního záměru“, což je však zbytečně extrémní řešení, vzhledem k tomu, že

řešený záměr se sestává z několika dílčích navrhovaných staveb a provozních souborů (str. 9 dokumentace).

Některá plánovaná opatření by situaci na místě oproti současnému stavu nepochybně zlepšily (ČOV), u jiných se např. na základě provedených biologických průzkumů ukázalo nevhodné jejich navrhované umístění do konkrétních lokalit (akumulační nádrž, odstavná plocha vozidel, některé potrubní a kabelové trasy... – viz biologické hodnocení Banaš a kol. 2011). Především však u plánovaného parkoviště (SO 06) by bylo vzhledem k problematickým přírodním podmínkám v lokalitě (úzká příjezdová komunikace údolím podél vodoteče, erozně a sesuvně náchylné svahy nyní porostlé lesem) nanejvýš žádoucí nalézt vhodnější variantu řešení problému dopravy návštěvníků k areálu, než je stavba obřího parkoviště pro 136 aut přímo v závěru svažitého zalesněného horského údolí. Jinými slovy: daná kapitola Porovnání variant řešení záměru je povinnou součástí dokumentace EIA právě proto, aby se našlo optimální či nejméně škodlivé řešení, a proto je proti smyslu zákona posuzovat „všechno nebo nic“.

V opatřeních k minimalizaci negativních vlivů záměru na obratlovce (Naturové hodnocení, str. 69-70) a v Biologickém hodnocení ve Vyhodnoceních a doporučeních v kap. 5.2 (Rekapitulace hlavních vlivů jednotlivých navržených stavebních objektů na rostliny a živočichy a návrh doplňkových opatření pro minimalizaci vlivů, str. 81-82) je shodně uvedeno, že z důvodu zjištěného výskytu kulíška nejmenšího v místě s navrhovaným vybudováním parkoviště (SO06) „*je žádoucí zvážit přemístění tohoto objektu mimo lesní porost.*“

Vzhledem k tomu, že záměr byl předložen jen jako jednovariantní a dokumentace tak obsahuje pouze řešení umístění parkoviště na místě stávajícího lesního porostu, **požadujeme dokumentaci doplnit o další varianty řešení dopravy návštěvníků na místo – např. zřízení odstavného parkoviště na okraji zastavěného území obce D. Lomné, odkud by navazovaly v pravidelných intervalech (kyvadlově) skibusy**, jak je zcela běžné v jiných evropských zemích, zejména v Alpách, ale také v Česku (Jeseníky – parkoviště Hvězda-Ovčárna). Tyto další varianty by pak teprve měly projít procesem EIA a biologickým a naturovým hodnocením, jež by ukázaly, která z variant bude mít nejmenší dopad na přírodní prostředí.

V dokumentaci je také patrný rozpor, neboť na str. 26 je uvedeno, že „*s příjezdy autobusů pro uživatele záměru Rozvoj Lyžařského areálu Severka se nepočítá, provozován bude podle lyžařské návštěvnosti 1 skibus s předpokládanou frekvencí 1 - 2 cykly/hod. Tento bod je považován za kritický z hlediska dopravní dostupnosti lyžařského areálu a z hlediska bezpečnosti dopravy, neboť v některých místech je příjezdová komunikace zúžená a v zimním období není možné zajistit její dostatečnou šíři pro bezpečné míjení vozidel.*“ V dokumentaci je sice zmíněno řešení v podobě zřízení výhyben pro míjení protijedoucích vozidel na úzké příjezdové komunikaci a umístění světelného semaforu, ovšem na výkresu řešícím právě lepší průjezdnost této komunikace (zpracovaném projektantem P. Mičulkou jako součást přílohy k dokumentaci), je uvedeno, že „*po celé trase je vyloučen provoz autobusů.*“

Není tedy jasné, zda investor hodlá pro návštěvníky autobusovou dopravu zajistit či nikoli. Pokud s provozem menšího ski-busu nadále počítá, postrádá nová parkovací plocha přímo pod sjezdovkou smysl.

Domníváme se, že budou-li služby poskytované modernizovaným areálem dostatečně kvalitní, návštěvníci si sem cestu najdou a ski-busy zvláště v době náledí nebo velkých sněhových návalů uvítají; ne všichni řidiči jsou natolik zkušení, aby bez vyššího rizika nehody zvládli výjezd nebo sjezd úzkou komunikací. Případná nehoda by zablokovala provoz na mnoho hodin.

3) Riziko sesuvů a snížení retenční schopnosti krajiny

Budování rozsáhlé odstavné plochy vozidel v místě současného lesního porostu na svahu nepovažujeme za vhodný a citlivý přístup také z důvodu, že v dotčeném území a jeho blízkém okolí jsou evidovány plošně rozsáhlá potenciálně sesuvná území a jak je uvedeno v dokumentaci EIA, „*vznik nových sesuvů mohou iniciovat technické práce, např. zářez komunikace, stavební jáma apod. nebo intenzivní dešťové srážky.*“ Rozsáhlé terénní úpravy při stavbě stupňovitého parkoviště na svahu tedy představují značné riziko pro vznik sesuvů. I proto by bylo vhodnější pro parkoviště zvolit jinou, méně rizikovou lokalitu.

Zpracovatel dokumentace se také nezabývá problémem snížené retenční kapacity krajiny, kterou způsobí nová zpevněná plocha parkoviště (téměř 1 hektar) a zbudované výhybny. Zvýšený odtok

vody při extrémních srážkách může zvýšit erozní sílu potoka a poškodit stavby v jeho okolí (například příjezdovou komunikaci).

4) Bagatelizace vlivu hluku na faunu

Nelze se spokojit s konstatováním ze str. 82 dokumentace, dle které nebudou překročeny platné hygienické limity hlučnosti. Ty lze sice použít při posuzování vlivu na obyvatelstvo, ale ne pro posuzování vlivu na živočichy, kde obdobné normy neexistují a navíc se liší vnímání hluku u lidí a zvířat. Zpracovatel dokumentace sice uvádí, že „*vliv hluku na faunu se při realizaci předkládaného záměru prakticky nezmění*“ a že „*fauna si na provoz již zvykla a je velmi nepravděpodobné, že by stávající zvyky měnila s novou variantou využití*.“ Pro takováto tvrzení však nepředkládá citace výzkumů či studií, které by toto potvrzovaly. I kdyby bylo toto tvrzení pravdivé pro některé druhy (či jedince), žijící v blízkosti areálu (např. u menších savců či některých druhů ptáků je to pravděpodobné), tak to nelze paušalizovat na všechny druhy živočichů, především ty vzácnější a citlivější na rušení, jako jsou např. velké šelmy nebo tetřevovití ptáci. Výskyt velkých šelem v lokalitě sice samozřejmě není stálý, ale vzhledem k vedení nadregionálního biokoridoru v blízkosti dotčeného území je zde předpokládána jejich migrace. Problémem může být především hluk z nočního zasněžování (noční provoz tří sněhových děl ve střední části sjezdovky je uveden mezi dovolenými aktivitami, kdy ještě budou dodrženy hygienické limity hluku, viz str. 82 dokumentace).

V naturovém hodnocení je sice v kap. 5 Návrh eliminace negativních vlivů (str. 70) uveden návrh technického řešení osvětlení pro minimalizaci vyzařování světla do okolí, hluk z provozu sněhových děl zde hodnocen není ani nejsou navrženy způsoby zmírnění negativních vlivů hluku na živočichy.

Je nesporné, že modernizace areálu včetně zkapacitnění parkovacích možností, návštěvnického zázemí i sjezdových vleků bude spojena s vyšší návštěvností místa, čímž se zvýší antropické zatížení území. Možnost parkování může prodloužit dobu zvýšené kumulace osob v horském údolí – lze předpokládat, že turisté zůstanou v horách déle do noci, když budou mít možnost odjet vlastním autem přímo od sjezdovky. Ačkoliv je například rys schopen se přizpůsobit zvýšenému turistickému ruchu a během dne je krytý v nepřístupných houštinách, právě za soumraku a v noci pro něj může být zvýšený turistický ruch a automobilový provoz z parkoviště významným rušivým faktorem. Předložená dokumentace však tyto vlivy vůbec nehodnotí.

5) Chybějící hodnocení vlivu zkapacitnění příjezdové cesty, příp. vyšší intenzity provozu

Vzhledem k tomu, že záměr počítá s vybudováním velké odstavné plochy vozidel (se 136 místy pro osobní auta), je nutno brát v úvahu i otázku příjezdu těchto vozidel na místo. Současná příjezdová komunikace od obce k areálu je v některých úsecích zúžená a v zimním období nemá dostatečnou šíři pro bezpečné míjení vozidel. Proto je tento bod považován i v dokumentaci EIA za kritický z hlediska dopravní dostupnosti areálu a bezpečnosti dopravy. V dokumentaci je však tento problém řešen jen okrajově („*Do budoucna bude nezbytné tuto situaci řešit a zajistit uživatelům lyžařského areálu Severka bezpečný příjezd do areálu... nejjednodušší je pravděpodobně časové vymezení směrů jízdy dodatkovou tabulkou příslušné dopravní značky*“), s odkazem na to, že řešení problému příjezdu a bezpečnosti je věcí obce Dolní Lomná.

V kapitole 4. Nároky na dopravní a jinou infrastrukturu je pak uvedeno: „*V souvislosti s popsány mi nároky na dopravní infrastrukturu bude rozšíření příjezdové komunikace na požadovanou šířku 5,5 m, tj. o cca 1,7 m ve srovnání se současným stavem.*“ V přílohách k dokumentaci je na trase příjezdové cesty navrženo zbudování asi 15 výhyben pro míjení vozidel. Také z vyjádření obce Dolní Lomná je zcela evidentní, že tyto další stavební úpravy příjezdové cesty neoddelitelně souvisejí s hodnoceným záměrem a měly by být tedy součástí hodnocení. Dokumentace však zcela postrádá hodnocení vlivu rozšíření komunikace na okolní biotu. Chybí také citace příslušných norem ČSN, které by udávaly minimální šíři komunikace, umožňující bezpečný dojezd pro návštěvníky areálu.

Autoři dokumentace se vůbec nezabývají skutečností, že některé nové výhybny by musely být budovány v druhé zóně CHKO Beskydy, která zahrnuje biologicky hodnotné cenné listnaté

a smíšené lesy. Celé údolí Křinovského potoka je velmi úzké a zařízlé a rozšiřování komunikace by si do budoucna vyžádalo také regulaci dosud přírodního potoka, který by novou stavbu v budoucnu mohl ohrozit.

V naturovém ani biologickém hodnocení však není tato nutnost rozšíření cesty ani zvýšený provoz aut blíže hodnocen ve vztahu k ovlivnění prostředí, biotopů a druhů; v biologickém hodnocení je pouze konstatováno, že „je potřeba brát v úvahu možnost rozšíření přístupové komunikace z Dolní Lomné do prostoru navržené odstavné plochy vozidel s čímž souvisí zásah do okolních biotopů při výstavbě (rozšíření silnice), nutnost zimní údržby komunikace a zvýšené rušení okolí hlukovou a světelnou zátěží při provozu komunikace“; a že „očekávané následné navýšení intenzity individuální automobilové přepravy v prostoru Dolní Lomná-areál Severka zákonitě zvýší i riziko kolize se živočichy na přístupové komunikaci“ (str. 75). Toto nebezpečí se týká mimo jiné také velkých šelem, což v příslušných kapitolách NH a BH nebylo reflektováno, přestože to se záměrem úzce souvisí.

6) Nedostatečné hodnocení záměru dle §45i

Hodnocení záměru dle §45i považujeme za zcela nedostatečné. Například vůbec neuvažuje, že zánik lesních porostů ve prospěch zpevněných ploch parkoviště, nové akumulční nádrže a rozšiřování silnice v EVL Beskydy, kde jsou velké šelmy předmětem ochrany, zvýší fragmentaci území. Lesnatost území a hustota dopravní infrastruktury jsou přitom nejdůležitější faktory, ovlivňující v kulturní krajině výskyt rysa ostrovida (Niedziałkowska et al. 2006¹). Už dnes je přitom fragmentace krajiny v CHKO Beskydy značná a další ukrajování lesů ve prospěch trvalých zpevněných ploch a zvýšení automobilového provozu opět povede k dalšímu snížení kvality biotopu velkých šelem, což považujeme za neakceptovatelné. Předložené posouzení hodnotí fragmentaci biotopů jedinou větou „V důsledku realizace předloženého záměru nedojde k významné fragmentaci stávajícího přirozeného prostředí jednotlivých předmětů ochrany EVL a PO Beskydy.“ (s. 67) a více informací nepřináší ani hodnocení záměru na velké šelmy (s. 62–64). Postup hodnotitele je v rozporu s metodou MŽP: chybí hodnocení fragmentace lokality, hodnocení kvantitativních a kvalitativních parametrů z hlediska dopadů na celistvost lokality, posouzení jedinečnosti předmětů ochrany v rámci ČR (MŽP 2007²).

Ani kumulativní negativní vlivy nejsou dobře identifikovány, jsou hodnoceny pouze záměry z informačního systému EIA „v okolí hodnoceného záměru“, ale není specifikováno, o jak široké okolí se jedná a zda jsou přitom akceptovány velké prostorové nároky velkých šelem. Velké šelmy však mohou být ohroženy nejen záměry evidovanými v systému EIA, ale také již existujícími záměry způsobujícími fragmentaci biotopu, tedy například existujícími sjezdovými tratěmi v okolí, dále pytláctvím nebo omezenou možností migrace ze Slovenska. Stát zatím selhal v zajištění migrační propustnosti nedaleké Jablunkovské brázd, kritického místa pro migraci ze Slovenska a Polska do ČR. Smyslem hodnocení možných kumulativních vlivů je právě komplexní analýza všech záměrů a faktorů, které mohou mít na předměty ochrany v kombinaci s plánovaným záměrem vliv.

Autor hodnocení v textu často opakuje, že záměr „nepřináší rozšíření provozu areálu mimo zimní období ani výrazné zvýšení zátěže okolního území během zimy.“ Toto tvrzení však nepovažujeme za zcela odpovídající realitě. Nové parkoviště, které zabere takřka hektar lesa a nová rozšířená cesta jsou trvalými stavbami a existuje riziko, že rozšířenou cestu i parkoviště budou lidé využívat častěji celoročně (například kvůli lepší přístupnosti do lesů), navzdory zákazu vjezdu, který v Beskydech není v praxi snadno vymahatelný. Také není záruka, že se komunikace v budoucnu – poté, co do jejího rozšíření obec s veřejných peněz významně investuje, nestane účelovou komunikací běžně přístupnou motorovými vozidly. Této variantě by mohlo teoreticky zabránit zřízení závor před parkovištěm a při výjezdu do obce a podmínka stanoviska, že přístupnost komunikace se nebude v budoucnu měnit.

¹ Niedziałkowska M., Jędrzejewski W., Mysłajek R. B., Nowak S., Jędrzejewska B. & Schmidt K., 2006: Environmental correlates of Eurasian lynx occurrence in Poland – Large scale census and GIS mapping. Biological Conservation 133 (1): 63–69.

² MŽP (2007): 15. Metodika hodnocení významnosti vlivů při posuzování podle § 45i zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů. Věstník MŽP ČR, částka 11, s. 1 – 23.

7) Nevhodnost navrhovaného umístění akumulční nádrže

Návrh stavby akumulční nádrže pro potřeby umělého zasněžování (SO 03) je dle biologického hodnocení plánován v místě, kde se nachází smíšený les s vysokým podílem původních druhů dřevin a zachovalým původním složením bylinného patra, vyskytují se zde vysoce zachovalá a reprezentativní lesní prameniště, jde o vhodný biotop pro ohroženého a „Naturou“ chráněného střevlíka *C.variolosus*. Celkově lokalita patří mezi biologicky nejceněnější části v hodnoceném areálu. Proto je v biologickém i naturovém hodnocení řešeného projektu v kapitolách věnujících se návrhům eliminace negativních vlivů doporučováno zvážit přesun stavby akumulční nádrže mimo stávající lesní porost s prameništi (NH str. 69, BH str. 78).

Požadujeme proto doplnit dokumentaci o návrhy dalších variant umístění akumulční nádrže, popř. alternativního řešení problému zajišťování vody pro umělé zasněžování, vypracované s ohledem na zjištěné biologicko-ekologické skutečnosti na místě. Teprve při následném posouzení předložených variant bude možno v rámci procesu EIA zodpovědně vybrat takovou variantu, která bude mít nejmenší negativní vliv na přírodní prostředí a druhy na dotčené lokalitě.

8) Rozpor v doporučovaných obdobích pro provedení stavebních prací

V dokumentech, jež jsou součástí dokumentace EIA pro předkládaný záměr, konkrétně v Naturovém hodnocení na str. 69 a v Biologickém hodnocení na str. 50, 70 a 86 jsou uvedena tato doporučení:

Opatření k minimalizaci negativních vlivů záměru na entomofaunu:

Zásahy do dřevinných porostů a půdního krytu (skrývku zeminy) v souvislosti s budoucí výstavbou je vhodné realizovat mimo období reprodukce většiny živočišných druhů, tj. realizovat od začátku září do konce, resp. poloviny března (dle počasí). Ostatní činnosti lze provádět po celý rok.

Opatření k minimalizaci negativních vlivů záměru na obratlovce:

Zásahy do dřevinných porostů a půdního krytu (skrývku zeminy) v souvislosti s budoucí výstavbou jednotlivých staveb je vhodné realizovat mimo období reprodukce většiny živočišných druhů, tj. realizovat od začátku září do konce dubna (dle počasí).

Na str. 79 Biologického hodnocení je pak uvedeno toto opatření k minimalizaci rizik při stavebních pracích:

*„Stavební práce, jež budou spojeny se zásahem do dřevinné vegetace a půdního profilu, je nezbytné provádět mimo dobu rozmnožování živočichů (mimo období **duben – červenec**).“*

Není tedy jasné, jaký termín je přesně doporučován jako nejvhodnější pro provádění zmíněných stavebních prací s ohledem na výskyt (všech) živočichů. Vzhledem k tomu, že některé druhy obojživelníků mají dobu rozmnožování již časně z jara, tj. během března (v závislosti na počasí), není dle nás vhodné provádět stavební práce spojené s výkopy a těžbou dřevin v období již od začátku března.

Citované doporučení pro vhodné období realizace prací s ohledem na živočichy (od začátku září do konce dubna) je také v nesouladu s obdobím předpokládané realizace záměru (1.4.2013 – 12.2013) uvedeným v dokumentaci EIA k záměru.

9) Nedořešená kontrola minimalizace negativních záměrů na vegetaci

V části dokumentace D.IV na str. 90 jsou sice vypsána „**Opatření k minimalizaci negativních vlivů záměru na vegetaci a systém Natura 2000**“, např. „*při realizaci záměru v celém prostoru areálu minimalizovat mechanické narušování vegetačního a půdního krytu a minimalizovat nezbytné zásahy do bezprostředního okolí každého stavebního objektu. Zejména je potřeba eliminovat jakékoliv stavební zásahy (především vjezd těžké techniky) do části horní partie východní sjezdovky, kde se nachází svahové prameniště s výskytem rosnatky okrouhlolisté (*Drosera rotundifolia*)“ atd.*

Dokumentace však již neřeší, kdo (a jak často) bude kontrolovat dodržení tohoto opatření a jak bude vlastně posuzováno, zda bylo narušování vegetace opravdu minimalizováno? Takto definované podmínky „minimalizace“ jsou v podstatě nekontrolovatelné, nepřezkoumatelné a tedy nevyzpytatelné.

10) Nesoulad číslování

Dále upozorňujeme, že příloha. č. 11., na kterou odkazuje dokumentace na str. 14, neobsahuje dokument, který je uváděn („Lyžařský klub Severka má povolení Lesů ČR pro vjezd na účelovou komunikaci dle vyjádření LČR 111/000635/2011 ze dne 28.11.2011 (viz př. č.11)“). Ten ve skutečnosti obsahuje dokument, označený jako „Př. 10 SEVERKA LESY“. V seznamu příloh na konci dokumentace (str. 98) je pro změnu uvedeno, že tato příloha má číslo 12.

Závěr:

Předložená dokumentace k posuzování vlivů rekonstrukce lyžařského areálu na životní prostředí je zpracovaná vcelku povrchně, rezignuje na posouzení variant záměru a hodnocení kumulativních vlivů přímo souvisejících se záměrem. Hnutí DUHA není proti modernizaci stávajícího sjezdového areálu, ovšem budování nového parkoviště a akumulací nádrže namísto lesa považujeme za problematické, zbytečné a nedostatečně zdůvodněné. Navíc zcela chybí hodnocení rozšíření příjezdové komunikace a zvýšeného automobilového provozu. Dokumentace v předložené podobě proto nemůže sloužit jako objektivní podklad pro hodnocení záměru.

Požadujeme proto, aby byla dokumentace vrácena k přepracování a doplnění, tak, aby byly zpracovány varianty umístění akumulací nádrže a parkoviště v obci a doprava lyžařů byla zajištěna pod sjezdovku ski-busy, jak je běžné ve většině moderních evropských areálů.

Pokud varianty nebudou zpracovány, posuzování dopadů záměru na životní prostředí postrádá smysl a doporučujeme vydat nesouhlasné stanovisko.

S pozdravem

Miroslav Kutal
vedoucí programu ochrany velkých šelem

Spolupráce: Leona Machalová