



**Hnutí DUHA**  
místní skupina Olomouc

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  
ČÚ > 3313751001/5500

Ministerstvo životního prostředí  
Odbor posuzování vlivů na ŽP  
a integrované prevence  
Vršovická 65  
100 10 Praha 10 – Vršovice

Olomouc, 28.5.2012

## Písemné vyjádření k dokumentaci EIA: rychlostní silnice R49 Lípa – státní hranice ČR/SR

V souladu s ust. § 8 odst. 3 zák.č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění, zasíláme k posuzovanému záměru následující písemné vyjádření:

### 1. Dopravní nesrovnalosti

- Str. 43: „Oproti metodice roku 2005 a předchozím došlo z důvodu využití výsledků pro další účely (např. pro úvahy nad rozšířením myta, pro výpočty ekonomické efektivity připravovaných staveb apod.) ke změně v počítání nákladních souprav do výsledků. Změna spočívá ve způsobu klasifikace nákladních vozidel. Zatímco v roce 2005 byly soupravy typu tahač + návěs nebo nákladní vozidlo + přívěs počítány jako 2 vozidla, nyní jsou takové soupravy považovány za vozidlo jedno. **Při prostém porovnání výsledků 2005 x 2010 se tak může zdát, že došlo k výraznému poklesu nákladní automobilové dopravy a dopravy celkem. Skutečnost je ale podstatně jiná. Nová metodika používá jiné konstanty pro určení RPDI (roční průměrné denní intenzity vozidel) z denních sčítání. Tím je možnost porovnání definitivně vyloučena. Zásadní změny v metodice tak v podstatě znemožnily porovnávání výsledků vůči sčítání z předchozích let.**“

Dokumentace uvádí, že není možné porovnat výsledky sčítání dopravy z let 2005 a 2010 z důvodu rozdílné metodiky. S tímto tvrzením zásadně nesouhlasíme. I v případě, že by ve sledovaných úsecích v roce 2010 projely všechny nákladní automobily typu tahač + návěs nebo nákladní vozidlo + přívěs a byly by tak vyhodnoceny dle metodiky z roku 2005 (každé nákladní vozidlo by bylo počítáno dvakrát), jasně vychází, že automobilová doprava v regionu od roku 2005 do roku 2010 výrazně poklesla.

Příklad: rok 2005	osobní	těžká	celkem
I/49 Vizovice-Valašská Polanka	1 667	757	2424
I/49, I/57 Valašská Polanka-Horní Lideč	3 389	1407	4796
I/49 Horní Lideč-Strelenka	2 161	2817	4978

Příklad: rok 2010	osobní	těžká	(těžká *2)	celkem	(celkem)
I/49 Vizovice-Valašská Polanka	1 470	469	938	1939	2048

I/49, I/57 Valašská Polanka-Lidečko	3 085 974	1950	4059	5035
I/49 Horní Lideč-Strelenka	2 197 684	1368	2881	3565

Zejména v úseku Horní Lideč – Strelenka se doprava snížila velmi výrazně. I v případě modelové úvahy, že každé nákladní auto by mělo přívěs nebo návěs, se nákladní doprava snížila o víc jak 100%!!!.

V čem konkrétně se liší konstanta určení RPDI (roční průměry denních intenzit dopravy) v textu dokumentace bohužel není vysvětleno, ale domníváme se, že změnu o 100% nelze vysvětlovat změnou použité metodiky. V tom případě by i výsledky ze sčítání dopravy v roce 2005 obsahovaly chybu o velikosti více než 100 % a jsou tedy zcela nevěrohodné. Pokud se o tyto výsledky opírala například studie proveditelnosti R49, její závěry obsahují patrně 100 % chybu, jinými slovy jsou zcela nepoužitelné.

Bartoš et al. (2010<sup>1</sup>) k nové metodice sčítání uvádějí, že „základní struktura sčítacích termínů byla převzata z metodiky v roce 2005 s tím, že se posílil význam běžných pracovních dnů v jarním a podzimním období roku (kdy je doprava blízká hodnotě RPDI).“ Hodnoty intenzit získané v rámci sčítací akce prováděné v době s vyšší intenzitou dopravy (za jaké jarní a letní období považujeme) bude mít v celkovém hodnocení pravděpodobně vyšší váhu, v novém hodnocení lze tedy spíše očekávat vyšší intenzity dopravy než dle metodiky z roku 2005. Autoři textu dále změnu popisují především v uplatnění čtyřhodinových sčítacích intervalů, které nevyžadují hromadné nasazení velkého počtu vyškolených pracovníků v jeden den. Otázkou srovnatelnosti výsledků z roku 2005 a 2010 se autoři přímo nezabývají, avšak nepovažujeme za příliš pravděpodobné, že by se výsledky dle nové metodiky mohly být až o 100 % „přesnější“ aniž by na tyto „výhody“ to bylo v textu upozorněno.

**Požadujeme do dokumentace doplnit co nejpřesnější přepočtení dat z roku 2005 a 2010 a upravit zavádějící text následovně, například v následujícím znění: „...nyní jsou takové soupravy považovány za vozidlo jedno. Možnost srovnání výsledků s předchozím obdobím však není vyloučena. Při porovnání výsledků z let 2005 a 2010 i v případě modelové úvahy, že každé nákladní auto by mělo přívěs nebo návěs je zřejmé, že se množství nákladní dopravy v některých úsecích snížilo o víc jak 100%.“**

- Str. 43: „Podle názoru zpracovatelů dokumentace není vhodné v přechodném období převzít nové sčítání a na jeho základě zpracovávat znovu vlivy na obyvatelstvo (ovzduší, hluk, zdraví). I v případě že by skutečně byly dopravní intenzity menší, předkládané výpočty s rezervou pokrývají případná rizika podcenění.“

Účelem posuzování vlivů na životní prostředí je získat „objektivní odborný podklad pro vydání rozhodnutí“ (§ 1 odst. zákona 100/2001 Sb.) Způsob hodnocení dopadů není objektivní, pokud jsou používány 7 let staré výsledky sčítání dopravy a ignorována nejnovější dostupná data, která svědčí o poklesu dopravy ve sledovaném regionu. Ze studie proveditelnosti a účelnosti rychlostní silnice R49 –R6 (Mott Mac Donald, 2006) vyplývá, že celková doprava na hranici ČR/SR by za 3 roky, tedy v roce 2015 měla tvořit přes 10.000 vozidel denně, což je cca 8 x více než bylo v roce 2010 a skoro stejně tolik jako v roce 2010 na nejvytíženějším dálničním přechodu na Slovensko (D2). Je zcela zřejmé, že tato čísla jsou naprosto nereálná.

<sup>1</sup> Bartoš L., Martolos J., Dont M. & Tesař I., 2010: Celostátní sčítání dopravy na silnicích a dálnicích v ČR v roce 2010. Silniční obzor 71: 240-243.

Vstupní data pro hodnocení dopadů dálnice jsou naprosto nevěrohodná zvláště v pasážích, kde jsou dopady na životní prostředí srovnávány s nulovou variantou, které je pak vyčítáno neúměrně velké emisní zatížení podél stávajících komunikací. Máme proto vážné pochybnosti o tom, že by existovaly „rezervy, schopné pokrýt případná rizika podhodnocení“.

**Požadujeme opravu zavádějícího textu a přepracování hodnocení vlivů na obyvatelstvo v celé studii EIA dle nejnovějších dat o dopravních intenzitách a jejich předpokládaném vývoji a dle nově zpracované studie proveditelnosti dopravního řešení.**

- Str. 48: *Tab. 22 Ovlivnění dopravy na souběžných přechodech státní hranice v r. 2030*

V tabulce chybí srovnání s významným hraničním přechodem Svrčinovec – Mosty u Jablunkova (I/11). Ovlivnění dopravních intenzit na dálničním přechodu v Lanžhotě není příliš významné (pokles 12 %). Ze studie proveditelnosti a účelnosti rychlostní silnice R49 –R6 (Mott MacDonald, 2006) vyplývá, že pro hodnocení dopravní efektivity nebyla vůbec zahrnuta silnice I/11 (hraniční přechod Mosty-Svrčinovec), který dle aktuálního sčítání v roce 2010 představuje třetí nejvyšší intenzitu dopravy mezi hraničními přechody ČR/SR. Mosty/Svrčinovec se přitom nachází pouhých 58 kilometrů od místa předpokládaného hraničního přechodu ve Střelné, což je od Střelné nejmenší vzdálenost z tří nejvytíženějších hraničních přechodů ČR/SR (Lanžhot 99 km, Hodonín 82 km). Rovněž strategická poloha I/11 navazující na průmyslovou oblast Ostravska s dobrým napojením na Polsko a Slovensko předpokládá vysokou atraktivitu tohoto přechodu na rozdíl od málo osídlené oblasti Vizovických vrchů.

**Požadujeme opravu zavádějícího textu a zpracování nové objektivní studie proveditelnosti R49 na základě nejnovějších dat ze sčítání dopravy a se zahrnutím silnice I/11 do hodnocení dopravní efektivity.**

## **2. Smysluplnost a zdůvodnění záměru**

- Str. 14: *Stávající silnice I/49 Otrokovice - Zlín – Vizovice – Valašská Polanka – Horní Lideč - Střelná – hranice ČR/SR protíná celou řadu sídelních útvarů. Silnice je využívána jak tranzitní dopravou, tak i k přímé obsluze přilehlého území, plní tedy hned několik dopravních funkcí. **Tento stav se promítá ve zvyšování negativních vlivů silniční dopravy na životní prostředí obcí.***

Vzhledem ke snižující se hustotě dopravy není toto zdůvodnění relevantní. Přestože má stávající automobilová doprava jako v každém v regionu negativní vliv na životní prostředí, je mnohem menší, než v případě budování nové komunikace v doposud nezastavěném území, které patří mezi krajinářsky cenný přírodní park. Intenzita navíc v posledních letech klesá nebo stagnuje. Naopak, vybudováním nové rychlostní komunikace by se do území přivedla nová tranzitní doprava, která má mnohem negativnější dopady na okolní prostředí.

Dle sčítání dopravy z roku 2010 se doprava na I/57 v Lidečku skládá z 915 těžkých nákladních vozidel za 24 hodin, což z celkových 4258 vozidel představuje jen **21,5 %**. V úseku státní hranice ČR/SR je množství těžkých nákladních vozidel 432, tedy **méně než polovina vozidel, které projedou v Lidečku**. Ostatních lehčích vozidel projede na státní hranici 897, což je cca čtvrtina z vozidel, které projedou v Lidečku (3343).

Z toho je zřejmé, že těžká nákladní doprava směřující na Slovensko tvoří nyní méně než 10 % z celkového počtu projíždějících vozidel, dálková osobní a lehčí nákladní doprava 21 %, v součtu se tedy jedná maximálně o třetinu, kterou může doprava poklesnout.

Většina dopravy má tedy regionální charakter, který by rychlostní silnice napojující se až v Horním Lidči řešila jen velmi omezeně.

**Požadujeme proto upravit zavádějící text dokumentace následovně: „Silnice je využívána především k přímé obsluze přilehlého území, přičemž samozřejmě plní více dopravních funkcí. Současný stav se významně nepromítá do zvyšování negativních vlivů silniční dopravy na životní prostředí obcí.“**

- V hodnocení dopadů záměru na obce se na str. 349 uvádí, že doprava v Lidečku a Lužné poklesne o 70 %.

Jedná se o velmi nadhodnocené číslo, protože jak bylo uvedeno výše, doprava R49 může odvézt maximálně 30 % ze silnice I/57, naprostá většina dopravy má totiž regionální charakter. Navíc k poklesu dojde pouze za předpokladu, že bude současně s R49 zprovozněn přivaděč na z Valašské Polanky do Pozdřehova.

**Požadujeme upravit odhadované změny intenzity dopravy v jednotlivých obcích podle nové přepracované studie dopravních výhledů a doplnit způsob, jak autoři dokumentace k číslům dospěli.**

- Str. 15: „Rychlostní silnice R49/R6 doplní dopravní infrastrukturu obou republik, její rozsah a kvalita má zásadní význam pro zabezpečení dopravních potřeb a rozvojových záměrů v oblasti střední Moravy (ČR) a středního Pováží (SR).“

Úseky R49 Fryšták–Zádvěřice a Zádvěřice–státní hranice ČR/SR se z pohledů uspokojení současných i budoucích potřeb, z pohledů řešení více společenských problémů včetně bezpečnostních aspektů a problémů vyváženého regionálního rozvoje umístily v multikriteriální analýze GEPARDI [2] na 61. resp. 66. místě ze 70-ti hodnocených dálničních úseků ČR. Púchov má již dnes napojení na slovenskou dálnici D1.

**Požadujeme proto upravit zavádějící text následovně: „Rychlostní silnice R49/R6 doplní dopravní infrastrukturu obou republik, ovšem její rozsah a kvalita má zcela minimální význam pro zabezpečení dopravních potřeb a rozvojových záměrů v oblasti střední Moravy (ČR) a středního Pováží (SR).“**

- Str. 18: „Závěrem je konstatováno, že volba trasy R49 na území okresu Zlín, zakotvená v ÚP – VÚC, je i po cca 10-ti letech z hlediska stávajících skutečností, podmínek a metodiky hodnocení prokázána jako společensky nejvhodnější.“

Předložené bodové hodnocení je velmi subjektivní a předchozí neakceptované připomínky veřejnosti, které požadovaly úpravu, byly vypořádány ve stylu „zpracovatel na znění trvá“. Není zveřejněna ani žádná tabulka, která by ověřila výpočet zpracovatele dokumentace pro jednotlivé varianty, který předložil.

V ekonomickém hodnocení stavby [3] se také neobjevilo vyčíslení externalit, spojených s nárůstem automobilové dopravy – zvýšené emise, hluk, zničení turistického, přírodního a rekreačního potenciálu přírodního parku Vizovické vrchy. Způsob hodnocení

<sup>2</sup> Multikriteriální analýza Generálního plánu rozvoje dopravní infrastruktury (GEPARDI), zpracovaná Ministerstvem dopravy ČR v roce 2006.

<sup>3</sup> Mott MacDonald, 2006, Dostupné online na <http://www.r49.cz/studie-proveditelnosti-a-ucelnosti-r49.php>

externalit je přitom již dlouhou dobu známý (viz například studie CDV, 2005 [4]). Tyto externality přitom rozhodně jsou zanedbatelné: v souvislosti s výstavbou nových silnic Evropská komise odhaduje celkové náklady na 1,5 % HDP, přičemž nejčastější externality, které doprava způsobuje, jsou odhadovány na 2,6 % HDP. Tyto jsou však většinou placeny občany, kteří nejsou s dopravním sektorem nijak spjati [5].

**Požadujeme zpracování nové studie proveditelnosti, která bude zahrnovat vyčíslení externalit spojených s automobilovou dopravou. Tato studie by měla být součástí EIA a být k dispozici veřejnosti a odborné oponentuře.**

**Požadujeme multikriteriální hodnocení všech variant R49 včetně nulové varianty a s transparentní a zřejmou metodikou bodování.**

- Str. 155: *„Kvalitní dopravní napojení řešeného území je obecně podmínkou zásadnějšího ekonomického rozvoje a lze očekávat, že se tento efekt projeví i v okolí posuzované komunikace.“*

Tato „obecná podmínka“ není v případě R49 příliš pravděpodobná. Teze, že nové dálnice přinesou do měst a krajů ekonomickou prosperitu, argumentuje především nižšími dopravními náklady a rychlejším spojením. Infrastruktura financovaná z veřejných prostředků podle ní sníží místním firmám výdaje na přepravu, takže se jejich produkce stává více konkurenceschopnou a otevírají se pro ně nové trhy. To je nesporně pravda. Ovšem reálné přínosy jsou často zanedbatelné. Částka, kterou firmy zaplatí za dopravu surovin a zboží, tvoří pouze zlomek – ve většině sektorů 2–5 % – výrobních nákladů [6]. Navíc část z nich tvoří náklady na nakládání a vykládání, které ani lepší dálniční infrastruktura nesníží. Po jejich odečtení se reálný podíl snižuje na zhruba jedno procento [7]. Navíc pokud už je snížení dopravních nákladů významné, dálnice pracovní místa spíše přemísťují, než vytvářejí. Může to být i v neprospěch kraje nebo města, kam silnice vede. Nikde totiž není řečeno, že z nového spojení bude profitovat právě tento region. Doprava na dálnicích totiž jezdí oběma směry – takže stejně jako bude levnější zboží dovážet a suroviny vyvážet, zlevní se také přeprava opačným směrem. Může se také stát, že snížení nákladů naopak povede ke zvýšení dovozu výrobků do regionu. Menší místní podniky mohou být vystaveny větší konkurenci, což způsobí naopak odliv podnikatelských příležitostí a pracovních míst [8]. Výzkum německého Institutu pro regionální studie v Evropě (EURES) provedený ve Španělsku a nových spolkových zemích Německa – tedy v místech, která patří k poměrně srovnatelným s českými podmínkami, pokud jde o hustotu dálnic – prokázal, že nová infrastruktura nemusí vůbec k rozvoji místních ekonomik vést [8]. Přínos postavených dálnic byl pouze zanedbatelný, přechodný a sporný nebo se vůbec nepromítal do ekonomického rozvoje. Podobně empirické studie

---

<sup>4</sup> Centrum dopravního výzkumu, 2005: Analýza trendů silniční nákladní dopravy. 33 s. Dostupné online na <http://www.zelenykruh.cz/dokumenty/studie-cdv.pdf>

<sup>5</sup> EC, 2009: A sustainable use for transport. 32 pp. Dostupné online: [http://ec.europa.eu/transport/publications/doc/2009\\_future\\_of\\_transport\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/transport/publications/doc/2009_future_of_transport_en.pdf)

<sup>6</sup> Kurfürst, P. (ed.): Jak dálnice (ne) prospívají regionálnímu rozvoji, Program energetických úspor-Český a slovenský dopravní klub, Praha-Brno 1999

<sup>7</sup> Meienberg, F., et Schickhofer, M.: Missing greenlinks. Examination of the Commission's Guidelines for a decision about Trans European Networks and proposal for an ecological restructuring, Greenpeace, Wien-Zürich 1995.

<sup>8</sup> Hey, C., Pfeiffer, T., et Topan, A.: The economic impact of motorways in the peripheral regions of the EU. A literature survey for the Royal Society for the Protection of Birds and BirdLife International, EURES – Institute for Regional Studies in Europe, Freiburg 1996.

z Velké Británie ukazují žádný nebo pouze velmi malý přínos nové silniční infrastruktury pro růst zaměstnanosti či ekonomického výkonu [9].

V horším případě nová dálnice povede k centralizaci výroby jednotlivých podniků, které díky rychlejšímu a snadnějšímu spojení ztratí důvod udržovat místní výrobu nebo pobočky a rozhodnou se uzavřít je [10]. Potom by infrastruktura mohla mít i negativní sociální důsledky. Výzkum OECD potvrzuje, že ekonomické „dopady na dotčený region by mohly být pozitivní i negativní, v závislosti na původní míře [jeho] konkurenceschopnosti“ [11]. Britské ministerstvo dopravy ve druhé polovině devadesátých let pověřilo stálý poradní panel dopravních expertů (SACTRA) úkolem podrobně ověřit souvislosti mezi dopravou a ekonomikou. V bezmála třísetstránkové zprávě z roku 1999, která revidovala výsledky dosavadního výzkumu v této oblasti, experti konstatovali, že neplatí žádné obecné pravidlo [12]. Nové silnice nebo modernizace těch stávajících nemusí automaticky vést k lepšímu ekonomickému výsledku – stejně jako neplatí opak, tedy výstavba neznamená nutně negativní dopady.

Podle SACTRA jsou rozhodující lokální podmínky. Studie potvrzuje, že přínosy mohou plynout v obou směrech a záleží na tom, který převáží. Projekty nových dálnic tedy mají někdy nepříznivé a jindy pozitivní dopady pro místní ekonomiku: „*Naše studie zdůrazňují závěr, že celkový účinek dopravy na ekonomiku závisí na konkrétních místních souvislostech a podmínkách.*“ [12].

Specifický problém přitom představují takzvané periferní regiony, tedy hůře dostupné oblasti, považované za strukturálně znevýhodněné. V českých podmínkách mezi ně patří zejména pohraniční kraje, jako je Zlínský kraj [13: s. 75]. Předpokládá se, že především sem dálnice přivedou ekonomické oživení – právě tento důvod je hlavním argumentem ve prospěch projektů, jako je R 49. Ovšem zpráva SACTRA potvrzuje námitku, že doprava jezdí oběma směry: „*Není žádná záruka, že ze zlepšení dopravy bude mít prospěch lokální a regionální ekonomika pouze na jednom konci trasy – silnice fungují oběma směry a v některých případech přínosy připadnou jiným, konkurujícím regionům*“ [12].

Stejně tak SACTRA upozorňuje, že není empirická evidence pro přímou souvislost mezi investicemi do dopravní infrastruktury a ekonomickým výkonem obecně [12]. Někteří autoři soudí, že lepší dálnice vedou k větší prosperitě celé země. Panel ovšem toto tvrzení nepodpořil. Původní práce, které očekávaly silný pozitivní efekt, se podle pozdějších výsledků ukázaly být nadsazenými. Část výsledků ukazuje, že v některých případech mohou být dopady i negativní.

Důkaz, že dálnice nemají vliv na rozvoj kraje ani v českých podmínkách pak přináší nedávno publikovaná studie, která hodnotila rozvoj obcí v trase naší nejstarší dálnice D1 (Praha–Brno) od roku 1980 [14]. Autor recenzovaného článku v časopise Doprava uvádí, že v koridoru D1 za více než 25 let nevnikly významnější ekonomické aktivity, počet obyvatel stagnoval a v některých úsecích výrazně poklesl: Zvýšil se jen u 37 obcí ze 71, pouze u 6-ti obcí počet obyvatel vzrostl o více než 20 %. [14] Dále je zajímavé, že ve Středočeském kraji i na Vysočině, kudy D1 už téměř 30 let prochází, vykazují vyšší ekonomickou výkonnost regiony mimo koridor dálnice. V krajském srovnání některé regiony s malým rozsahem kapacitních silnic (D, R) a nemodernizovanými hlavními železničními tratěmi – například Jižní Čechy – vykazují vyšší ekonomickou výkonnost než regiony s poměrně vysokým rozsahem těchto sítí (Jižní Morava, Olomoucký kraj) [14].

<sup>9</sup> McKinnon, A.: The contribution of road construction to economic development, in: Roads and economy, European Federation for Transport and Environment– Centre for Energy Conservation and Environmental Technology, Brussels–Delft 1996.

<sup>10</sup> Whitelleg, J.: Freight transport, logistics and sustainable development, Eco-Logica pro WWF, Lancaster 1994  
<sup>11</sup> Impact of transport infrastructure investment on regional development, OECD, Paris 2002.

<sup>12</sup> SACTRA: Transport and the economy: full report, <http://www.dft.gov.uk/adobepdf/165223/sactra> , 20.9.2009 .

<sup>13</sup> Strategie rozvoje Zlínského kraje 2009 – 2020.

<sup>14</sup> Köerner, M., 2008: Vliv dálnice D1 na rozvoj osídlení v jejím okolí. Doprava 4/2008: 3–7.

Kraj Vysočina, kterým prochází vůbec nejvytíženější česká dálnice D1 vykazuje dle srovnání krajů vůbec nejmenší míru investic [13: s. 18, graf 3.]

**Požadujeme proto změnit větu na str. 155 následovně: „Kvalitní dopravní napojení řešeného území není obecně podmínkou zásadnějšího ekonomického rozvoje a nelze a priori očekávat, že se tento efekt projeví i v okolí posuzované komunikace.“**

### **3. Chybějící hodnocení přivaděče I/57**

- Str. 13: „Posuzovaný záměr počítá s tím, že silnice I/57 (tzv. přivaděč) funguje společně se silnicí R49“.

Přitom předmětem posuzování je pouze stavba R49 a ne přivaděč I/57. Postup odděleného posuzování 2 na sobě závislých staveb nepovažujeme za korektní:

- 1) Přivaděč I/57 nemá smysl budovat (a tedy ani posuzovat) samostatně bez R49. Je to podobně nesmyslné, jako bychom zvlášť posuzovali vybudování sjezdové tratě a zvlášť lyžařského vleku. Obě dvě stavby jsou na sobě závislé.
- 2) Nelze dopředu předjímat, že stavba přivaděče dostane souhlasné stanovisko EIA, územní rozhodnutí a stavební povolení, aby bylo zajištěno, že stavba přivaděče bude dokončena současně s R49.
- 3) V případě, že by stavba přivaděče z jakéhokoliv důvodu nemohla být schválena (například v průběhu zjišťovacího řízení a dokumentace by vyšly najevo nové skutečnosti – nestabilní geologické podloží, zvláště chráněné druhy rostlin aj.), investorovi, který je v tomto případě stát, respektive státem řízená organizace Ředitelství silnic a dálnic, by vznikly velké náklady spojené s nutností zrušit projekt nebo hledat jiné dopravní řešení, což by se opět dostalo do kolize s právě předkládaným záměrem, muselo by být zahájeno nové zjišťovací řízení, čili komplikace, kterým by se právě posuzováním záměru společně mohlo předcházet. Smyslem posuzování EIA je mimo jiné chránit investora před nákladným přepracováním projektu v pokročilé fázi povolovacího procesu, a právě o tuto výhodu odděleným posuzováním jednotlivých na sobě závislých staveb přicházíme. **Je tedy ve veřejném zájmu, aby všechny stavby, zvláště přivaděče, které jsou klíčové pro správnou dopravní funkci dálnice, byly posuzovány společně s předkládaným záměrem.**
- 4) Již teď existují významné důvody z hlediska ochrany přírody, proč by stavba přivaděče I/57 mohla být problematická – vede v těsné blízkosti EVL Pozdětchov a protíná dálkový migrační koridor velkých savců, částečně dokonce vede v jeho trase.

**Požadujeme, aby byla dokumentace doplněna o posouzení všech souvisejících staveb, především přivaděče I/57 z Valašské Polanky.**

### **4. Nedořešené trvalé a dočasné deponie zeminy**

Z dokumentace vyplývá, že vlivem budování dálnice dojde k přebytku cca 4 mil. m<sup>3</sup> zeminy. Pokud by jedno nákladní auto pojmuo 10 m<sup>3</sup> zeminy, znamenalo by to 400 tisíc nákladních aut tam a stejný počet zpět. To představuje ekvivalent 5 let provozu veškerých těžkých nákladních automobilů na hranici ČR/SR v Lyském průsmyku. Kromě toho cca 3 mil m<sup>3</sup> budou deponovány jinam v rámci stavby a pochopitelně se v území bude pohybovat množství dalších nákladních strojů. To představuje po dobu 3-5 let (po kterou se předpokládá doba výstavby) enormní zásah do životního prostředí obcí v regionu. Je neuvěřitelné, že EIA vůbec neřeší trvalé ani dočasné deponie zeminy a příjezdové cesty. V dalších fází procesu už veřejnost nebude mít příležitost výběr trasy přímo ovlivnit.

**Požadujeme do dokumentace doplnit informaci, kam bude přebytečná zemina trvale uložena, kde budou dočasné deponie a plán hlavních příjezdových cest na staveniště.**

## **5. Ignorování připomínek orgánů ochrany přírody – posouzení tunelů pod Vizovickými vrchy**

Zpracovatel dokumentace považuje připomínku obce Lačnov na plné respektování vyjádření orgánů ochrany přírody za „samozřejmý požadavek“. Přitom zcela ignoroval požadavek MŽP, odboru zvláště chráněných částí přírody, který v dopise č.j. 3182/620/09 ze dne 10.9.2009 požaduje, aby „byly v prostoru Vizovických vrchů mezi Pozdřechovem a Lačnovem hledány další alternativní varianty s menším negativním dopadem na přírodní hodnoty a fragmentaci krajiny než vyvolává zejména základní (červená) varianta, a to samozřejmě s ohledem na místní obyvatele. Takovou variantu může představovat realizace co nejdelších tunelů pod Vizovickými vrchy s vyloučením jejich vyústění v přírodně hodnotných lokalitách a místech s vysokým potenciálem z hlediska možnosti migrace velkých savců. Na tuto variantu, která zatím nebyla posuzována, poukazuje v textu např. zpracovatel přílohy hodnotící vliv na krajinný ráz (Doc. Ing. Petr Sklenička, CSc.)“.

Požadavek na zpracování dlouhých tunelů uplatnila v rámci posuzování dokumentace celá řada dalších organizací. Zpracovatel by se tedy měl tímto požadavkem skutečně odpovědně zabývat.

**Opětovně požadujeme posouzení nové varianty co nejdelších tunelů pod Vizovickými vrchy s vyloučením jejich vyústění v přírodně hodnotných lokalitách a místech s vysokým potenciálem z hlediska možnosti migrace velkých savců, tak, aby v co nejmenší míře fragmentovaly celistvý lesní komplex.**

## **6. Nedostatečně zpracované kácení lesních porostů a mimolesní zeleně**

V dokumentaci není uvedeno, zda předpokládaná plocha vykáceného lesa i nelesní zeleně zahrnuje pouze plochu v místě tělesa dálnice, nebo i v jejím širším okolí. Lze předpokládat, že rozsah kácených porostů bude mnohem větší než jen v místě, kde povede dálnice, zejména z důvodů terénních úprav, přesunu zeminy, stavby mostů, tunelů, přesunu těžké techniky apod. Na vyznačených mapách je zakreslen pouze půdorys dálnice což navozuje dojem, že autoři dokumentace skutečně s větším záborem lesa nepočítají, což je zcela nerealistické. V tabulce se často objevují neurčité formulace, které neumožňují dostatečně přesné vyhodnocení záměru.

**Požadujeme, aby byly všechny zásahy do lesní i nelesní zeleně přesně specifikovány a rozlišeny na zábory (a) trvalé, z důvodu existence rychlostní komunikace a jejího ochranného pásma (b) dočasné, dané nutnými stavebními pracemi v okolí rychlostí komunikace a silničních objektů, přístupovými cestami apod.; a aby byla součástí dokumentace přehledná tabulka a přesné mapové zákresy veškerého kácení stromů a keřů. Součástí tabulek by mělo být i současné složení dřevin, věk a struktura porostu, aby bylo možné posoudit kvalitu lesních porostů.**

## **7. Chybné závěry hodnocení vlivu záměru na území soustavy Natura 2000**

### **Chybějící monitoring**

Autoři provádějí hodnocení záměru pouze na základě dat z databáze AOPK nebo dat od jiných subjektů, které pak analyzují. Vlastní data získaná v rámci biologického hodnocení EIA jsou přitom zcela nedostatečná. Nebylo vůbec využíváno stopování velkých šelem na sněhové obnově, pouze několik měsíců v zimě byly používány částečně funkční 3 fotopasti



ve dvou lokalitách, což je pro reprezentativní monitoring celého území zcela nedostatečné (cf. Zimmermann et al. 2007<sup>15</sup>). Projekt s tak velkým zásahem do krajiny jako je výstavba velkokapacitní silnice lze jen obtížně hodnotit bez dlouhodobého monitoringu ve sledovaném území prováděném aspoň se stejnou intenzitou, jakou je prováděn monitoring šelem na vlastním území v EVL Beskydy. Závěry vycházející pouze z dat jinde publikovaných a sbíraných pro jiný účel proto musí být používány s opatrností, vědomím neúplnosti dat a nejistoty závěrů, ke kterým docházejí.

### **Chybějící záruky vylučující významně negativní vliv záměru na EVL Beskydy**

Z úvodu popsané historie vzniku hodnocení vyplývá, že záměr R49 byl v prvotní fázi hodnocen jako významně negativní a změna projektu, která vyústila v jeho menší předpokládaný dopad na předměty ochrany – evropsky chráněné druhy velkých šelem, spočívala v úpravě mostu na slovenské straně, konkrétně v jeho rozšíření z 99 na 240 metrů, který zajistí volnou průchodnost terénem cca 200 metrů. V současné době však neexistuje žádná záruka, že tyto podmínky budou dodrženy, vzhledem k tomu, že mají být realizovány na území jiného státu zcela jiným subjektem. Je nutné, aby existovalo minimálně pravomocné územní rozhodnutí, aby mohla být alespoň minimální průchodnost migračního profilu MK3 zajištěna.

### **Rozpor s metodikou MŽP**

Z předchozího plyne, že naturové hodnocení není zpracováno v souladu s metodikou doporučeného postupu hodnocení (viz MŽP 2007<sup>16</sup>). Není totiž přípustné, aby zadavatel v průběhu hodnocení měnil zadání záměru. Pokud proběhnou dodatečné úpravy záměru, musí být takový záměr posouzen jako další varianta postupem dle § 45i ZOPK. Není ani zcela jasné, jak dlouhý úsek dálnice je vlastně hodnocen. Na různých místech dokumentace EIA se totiž objevují různé hodnoty ukončení dálnice (např. 59,405 na str. 23; 59,500 na str. 213; 59,650 a 59,600 na str. 233; 59,645 na str. 270,). Jakou variantu tedy hodnotí autoři naturového posudku a jakou další autoři dokumentace EIA, která je předložena ke schválení, není zcela zřejmé. Autoři hodnocení při popisu hodnocení průchodnosti mluví o dvou variantách hraničního mostu 5-211A a 5-211B. V závěru hodnocení se však již neobjevuje podmínka nutnosti realizace mostu „B“, který je dle použité metodiky klíčovým objektem, který de facto rozhoduje o tom, zda bude stavba hodnocena jako mírně nebo výrazně negativní s dopadem na dotčené předměty ochrany v EVL Beskydy.

### **Nedostatečné hodnocení míry průchodnosti dálnice**

Autory použitá metodika hodnocení průchodnosti není příliš transparentní. Celá studie například neobsahuje žádnou přehlednou mapku, která by ukazovala průnik dálnice s migračně významnými oblastmi, dálkovými migračními koridory a vyznačila průchodné dálniční úseky (cf. Fig. 1 in Kusak et al. 2009<sup>17</sup>) a jednotlivé migrační objekty. Také není zřejmé, jak autoři došli k % průchodnosti jednotlivých úseků. Celá studie neobsahuje žádnou přehlednou tabulku, z které by byla zřejmá délka posuzování úseku a odhadovaná průchodnost. Při našich výpočtech jsme došli k rozdílným hodnotám (Tab.1):

<sup>15</sup> Zimmermann F., Molinari-Jobin A., Breitenmoser-Würsten C. & Breitenmoser U., 2007: Estimation of Lynx (Lynx lynx) Densities in the Swiss Alps Using Photographic Capture-Recapture Sampling. In: Hughes J. & Mercer R.: Felid Biology and Conservation: An International Conference - Programme and Abstracts. The Wildlife Conservation

<sup>16</sup> 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.

<sup>17</sup> Kusak J., Huber D., Gomerčić T., Schwaderer G., Gužvica G., 2009: The permeability of highway in Gorski kotar (Croatia) for large mammals, Eur. J. Wildl. Res. 7-21.

Tab. 1: Hodnocení průchodnosti R49 podle informací dostupných v dokumentaci. V případě varianty MK1 SM byl z hodnocení vyřazen objekt 3-204P, jehož MP byl nižší než minimální hranice 0,55.

Varianta úseku migračního koridoru	MK1 Z	MK1 SM	MK2 Z	MK2 SM	MK3 A	MK3 B
km začátku	41,5	41,5	45	45,3	58,6	58,6
km konce	44,9	44	48,9	48,9	59,4	59,6
<b>Délka úseku (m)</b>	<b>3400</b>	<b>2500</b>	<b>3900</b>	<b>3600</b>	<b>800</b>	<b>1000</b>
Délka průchodnosti jednotlivých migračních objektů	120	340	180	580	65	65
	120	213	300	600	60	200
	180		52			
	210	58	90			
	360		430			
	600		420			
<b>Průchodný úsek (m)</b>	<b>1590</b>	<b>611</b>	<b>1472</b>	<b>1180</b>	<b>125</b>	<b>265</b>
<b>Průchodnost (%)</b>	<b>46,8</b>	<b>24,4</b>	<b>37,7</b>	<b>32,8</b>	<b>15,6</b>	<b>26,5</b>
<b>Průchodnost dle Losíka (%)</b>	<b>46,8</b>	<b>50,5</b>	<b>37,9</b>	<b>47,4</b>	<b>12,5</b>	<b>25,4</b>

Kromě úseku MK1 v základní variantě jsou všechny ostatní hodnoty průchodnosti, ke kterým došli autoři hodnocení, rozdílné, v případě světle modré varianty MK2 je rozdíl tak výrazný, že je hodnota pod referenční hladinou 25 %.

Situace je tak značně nepřehledná i v jiných ohledech – není například jasné, proč není do žádného úseku zahrnut úsek základní varianty 44,900-45,000 a světle modré (Pozděchov) 44,000 - 45,300, z jakého důvodu není do hodnocení vůbec zahrnutý úsek 52,000-57,000 spadající z větší části do migračně významného území a proč například začátek migračního koridoru MK3 nezačíná už v údolí Lyského potoka v 57,930 (rovněž součást migračně významného území), čímž by se jeho šířka zvýšila a již tak hraniční průchodnost ještě snížila. Způsob vymezení úseků, které pak podléhají dalšímu hodnocení jejich průchodnosti tak vzbuzuje pochybnosti, protože do něj nejsou zjevně zahrnuty úseky vedoucí méně členitým terénem.

Citovaná studie z pohoří Gorski kotar (Kusak et al. 2009), podle které je stanovena referenční hladina minimální průchodnosti, nehodnotí průchodnost pouze v místech „migračních koridorů“ nebo v „migračně významných územích“, ale v celém sedmdesátikilometrovém úseku, kde se rovněž nacházejí vesnice, pastviny a jiné bariéry,

kteří snižují průchodnost dálnice. Pokud tedy porovnáme průchodnost v celém posuzovaném úseku R49 v základní variantě i v případě realizace 240 m dlouhého hraničního mostu na Slovensku, je celková průchodnost všech zkoumaných objektů 3,3 km, což při 27,3 km délky dálnice znamená průchodnost pouhých **12,1 %**. V případě světle modré varianty je celková průchodnost všech zkoumaných objektů 2,1 km, což při 27,3 km délky dálnice znamená průchodnost pouhých **7 %**. Uvedené výpočty nejsou zcela přesné, protože z dokumentace lze jen velmi obtížně vyčíst, jaká bude délka dálnice v případě kombinací různých úseků variant, ale je zřejmé, že **celkové procento průchodnosti R49 je ve všech variantách hluboko pod referenční hladinou 25 % minimální průchodnosti pro velké savce**. Pod tímto limitem jsou i autory uváděné hodnoty 17,4 pro základní, resp. 23,5 % pro optimální variantu, ale není zřejmé, jak k tak vysokým číslům došli.

**Aby projekt mohl splňovat tyto minimální podmínky, musela by být navržena další varianta, zahrnující například co nejdelší tunely pod Vizovickými vrchy, což byla ostatně i zásadní připomínka MŽP, kterou zpracovatel dokumentace zcela ignoroval.**

Dále není pravda, že je splněn požadavek metodiky AOPK, že maximální vzdálenost mezi **průchody** s dostatečnou kapacitou pro velké savce je 3-5 km (Hlaváč & Anděl 2001). Tvrzení autorů, že „potenciální migrační profily s MP v rozmezí 0,55 – 1,0 nejsou od sebe vzdáleny více jak 3 km“ je nepravdivé. **Například 12-polový most v km 48,796 s MP 0,71 je od nejbližšího vhodného objektu – 3-polového mostu (5-209) přes Čaminský potok v km 58,610 vzdálen téměř 10 km!**

Provedené hodnocení průchodnosti dálnic tedy považujeme za nevěrohodné, nesplňující minimální požadavky na průchodnost dálnic pro velké savce podle současných vědeckých poznatků ani podle metodik platných v ČR.

### **Nedostatečné hodnocení fragmentace biotopů předmětu ochrany**

Autoři posudku jsou si vědomi problému fragmentace biotopů a ve vztahu k velkým prostorovým nárokům velkých šelem zvolili vhodnou metodiku hodnocení fragmentace krajiny – polygonů UAT (Anděl et al., 2005<sup>18</sup>). Nepřesná je však jejich rešerše velikosti domovských okrsků a teritorií velkých šelem, z kterých autoři potom vyvozují závěry. Například u vlků nejsou uvedeny citace u všech prezentovaných údajů (Bulharsko), naopak chybí údaje z karpatské oblasti a sousedních států. Velikost teritorií vlků v Nízkých Tatrách byla zjištěna mezi 146-191 km<sup>2</sup> (Findo & Chovancová 2004<sup>19</sup>), v polských Beskydech průměrně 154 km<sup>2</sup> (Nowak et al. 2008<sup>20</sup>), v Bialowiezi průměrně 232 km<sup>2</sup> (Jędrzejewski et al. 2001<sup>21</sup>). Obecně platí, že nejlepším prediktorem velikosti teritorií vlků je zeměpisná šířka a hustota potenciální kořisti, avšak minimální velikost teritoria i při nadbytku potravy je 80-100 km<sup>2</sup>, která je dána vnitřními sociálními faktory smečky (Jędrzejewski et al 2007<sup>22</sup>). Nefragmentované polygony o velikosti 46 a 67 km<sup>2</sup> vzniklé výstavbou R49 nebudou tedy u dolní hranice velikosti, ale již prokazatelně pod dolní hranicí. U medvědů jsou sice teritoria samic obecně menší (Kaczensky et al. 2003<sup>23</sup>), ale například v Alpách byly zjištěny velké

<sup>18</sup> Anděl P., Gorčicová I., Hlaváč V., Miko L. & Andélová H., 2005: Metodická příručka – Hodnocení fragmentace krajiny dopravou, AOPK ČR, Praha, 67 pp.

<sup>19</sup> Findo S. and Chovancová B. 2004. Home ranges of two wolf packs in the Slovak Carpathians. Folia Zoologica 53: 17–26.

<sup>20</sup> Nowak S., Mysłajek R. W., & Jędrzejewska B., 2008: Density and demography of wolf, *Canis lupus* population in the western-most part of the Polish Carpathian Mountains, 1996–2003. Folia Zool. 57(4): 392–402.

<sup>21</sup> Jędrzejewski W., Schmidt K., Theuerkauf J., Jędrzejewska B. & Okarma H., 2001: Daily movements and territory use by radio-collared wolves (*Canis lupus*) in Bialowieza Primeval Forest in Poland. Can. J. Zool. 79: 1993-2004

<sup>22</sup> Jędrzejewski W., Schmidt K., Theuerkauf J., Jędrzejewska B. & Kowalczyk R., 2007: Territory size of wolves *Canis lupus*-linking local (Bialowieza Primeval Forest, Poland) and Holarctic-scale pattern. Ecography 30: 66-76.

<sup>23</sup> Kaczensky P., Knauer F., Krze B., Jonozovic M., Adamic M. & Gossow H., 2003: The impact of high speed, high volume traffic axes on brown bears in Slovenia, Biological Conservation 111 (2):191-204.

individuální rozdíly mezi jednotlivými dospělými samicemi (Pratoni et al. 2005<sup>24</sup>), proto nelze jednoduše vyhodnotit zmenšení nefragmentovaného polygonu na 46-67 km<sup>2</sup> jako obecně vyhovující pro samice medvěda. Kaczensky et al. (2003) uvádí území o vzdálenosti do 10 km od osy dálnice jako zónu, kde mohou být samice medvěda dálnicí negativně ovlivněny.

Autoři však uzavírají, že vzhledem k vysoké lesnatosti území a malé osídlenosti a schopnosti šelem se přizpůsobit i kulturní krajině nebude mít vybudování R49 významně negativní vliv. Tento závěr považujeme za příliš velké zjednodušení. Nefragmentované oblasti, označované jako „roadless-“, or „low-traffic areas“ jsou v současnosti obzvláště oceňované pro široké spektrum přínosů (Selva et al. 2011<sup>25</sup>). **Se zánikem nefragmentovaného polygonu UAT 151, přímo navazujícího na EVL Beskydy, dojde k významnému zmenšení nejkvalitnějších nefragmentovaných polygonů v Beskydech v okolí do 20 km od hranic EVL (UAT 155, 156, 167, 168, 169, 171, 216, 217) a to o 5,5 %, pokud bereme v úvahu efektivní velikost plochy všech zmíněných polygonů.** Domněnka autorů, že doposud vysoká lesnatost a malé osídlení polygonu UAT 151 jsou schopny negativní efekt dálnice patrně tlumit, když ve výsledku hodnotí vliv fragmentace jako mírně negativní, není nijak podložena. Autory citované studie dokazují, že délka hlavních silnic a dálnic signifikantně negativně ovlivňuje výskyt rysa – 77 % všech polygonů s výskytem rysa v Polsku neprotínala žádná dálnice nebo hlavní silnice (Niedzialkowska et al. 2006<sup>26</sup>), i když lesnatost území nad 40 % byla pro výskyt rysa shledána nejdůležitějším faktorem. V důsledku výstavby silnice a souvisejících stavebních prací dojde navíc k masivnímu kácení, což povede k tomu, že na minimálně 10 let bude snížena lesnatost území, než dojde k obnově alespoň některých porostů zaniklých z důvodu stavebních prací v okolí rychlostní silnice. V budoucnu lze spíše předpokládat, že pozemky podél rychlostní silnice budou atraktivní pro developery a bude docházet k další plíživé zástavbě a kumulaci negativních vlivů.

Odděleně od fragmentovaných biotopů je ve studii hodnocena vlastní likvidace vhodných biotopů, přičemž je využito habitatové analýzy prováděné na základě dlouhodobého monitoringu v Beskydech (Kutal et al. 2011<sup>27</sup>). Citovaný habitatový model hodnotí kvalitu biotopů v Západních Karpatech, ale nezohledňuje přitom minimální velikost vhodných oblastí a jejich vzájemnou vzdálenost. Byl vytvořen zejména pro určení koridorů migrace a disperze, jeho aplikací pro toto vyhodnocení bez dalších úprav dochází k dezinterpretaci modelu.

Nízké procentuální vyjádření ztráty biotopu je dáno také tím, že jsou započítávány všechny vhodné biotopy v Západních Karpatech. Pokud však hodnotíme vliv záměru na velké šelmy (dotčené předměty ochrany v EVL Beskydy), je smysluplné hodnotit pouze biotopy, které se vyskytují do 20 km od hranic EVL Beskydy, tedy v akčním rádiu, který může spadat do domovského okrsku rysa využívajícího současně biotopy v EVL Beskydy a oblast navazující na toto území.

Další problém spočívá v tom, že výstavbou R49 nedojde jen ke zničení pásu krajiny v bezprostředním okolí kolem silnice, ale k zániku celého nefragmentovaného polygonu na sebe přímo navazujících vhodných lesních porostů o velikosti 45,2 km<sup>2</sup>. Pokud bychom tedy měli hodnotit ztrátu biotopů jako ztrátu kompaktních lesních celků větších než 30 km<sup>2</sup>, které

<sup>24</sup> Pratononi D., Mustoni M., Martinoli A., Carlini E., Chiarenzi B., Chiozzini S., Dongen S. V., Wauters L. A. & Tosi G., 2005: Conservation of brown bear in the Alps: space use and settlement behavior of reintroduced bears. *Acta Oecologica* 28 (3): 189-197.

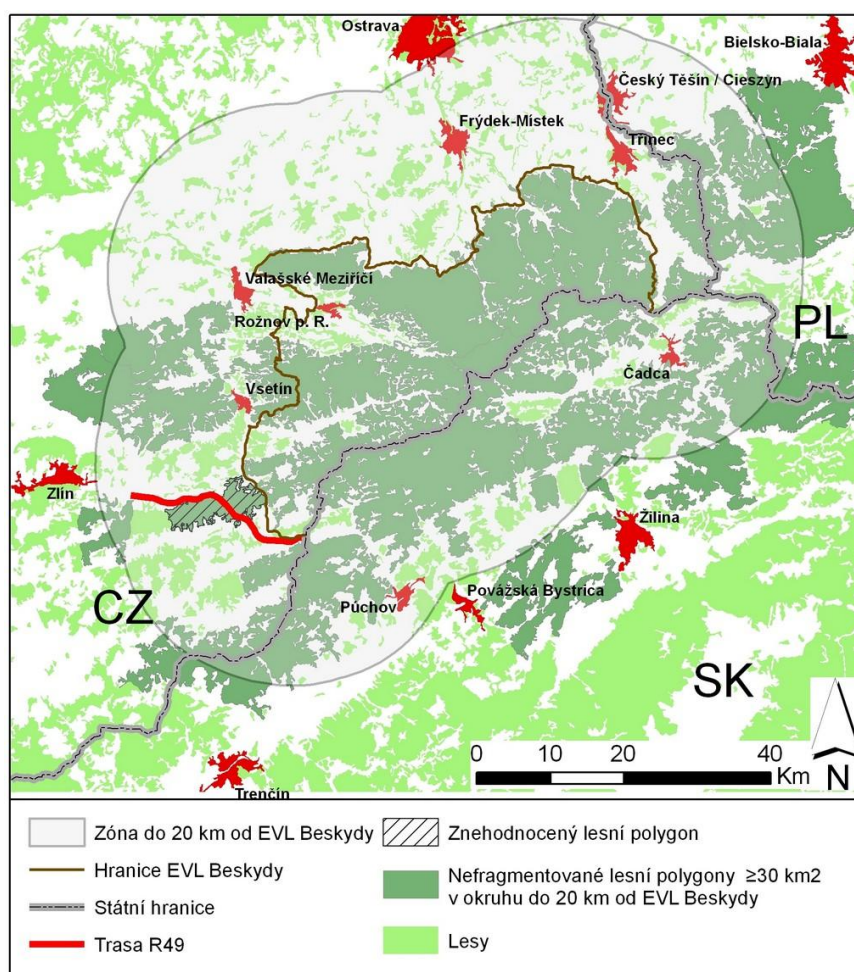
<sup>25</sup> Selva N., Kreft S., Kati V., Schluck M., Jonsson B., Mihok B., Okarma H. & Ibsch P. L., 2011: Roadless and Low-Traffic Areas as Conservation Targets in Europe. *Environmental Management* 48(5):865-877.

<sup>26</sup> Niedzialkowska 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.

<sup>27</sup> Kutal M., Váňa M., Romportl D. & Bojda M., 2011: Habitatové charakteristiky výskytu velkých šelem v Beskydech. In Bryja J., Řehák Z. & Zukal J.: *Zoologické dny Brno 2011: Sborník abstraktů z konference 17.-18. února 2011. Ústav biologie obratlovců AVČR, Brno*, p. 127.

fungují jako jádrové oblasti výskytu rysa (Schadt 2002<sup>28</sup>), dojde k rozdělení původního jednotného celku na dvě části o velikosti 26 a 12 km<sup>2</sup>, tedy ke zničení 1,9 % nefragmentovaných lesních celků v EVL Beskydy a ve dvacetikilometrové vzdálenosti od jeho hranic (celkem 2376 km<sup>2</sup>, viz Mapa. 1). **Pokud bychom brali v úvahu jen vhodné lesní celky v České republice (1304,6 km<sup>2</sup>), dojde ke ztrátě 3,5 % vhodných biotopů, což je 10x více než bylo autory hodnocení považováno za mírně negativní vliv (0,35).** Přitom dle metodiky MŽP (2007) již ovlivnění řádově jednotek procent výskytu v dotčené EVL/PO by mělo být považováno za významný vliv. Zvláště pokud uvažíme velikost populace dotčených druhů velkých šelem, kdy se v celé oblasti Beskyd a navazující oblasti v CHKO Kysuce pohybuje 10-15 adultních jedinců rysa ostrovida (Bartošová 2011<sup>29</sup>). **Ztráta biotopu pro jediné zvíře potom znamená 6-10% ztrátu z celkové populace.** V případě vlka obecného a medvěda hnědého (prioritní druhy EU) jsou jejich populace ještě menší. Ostatně, jak uvádí sami autoři hodnocení: „Za hladinu významnosti lze konkrétně považovat likvidaci minimálně 1 % rozlohy stanoviště druhu či 1 % velikosti populace (Bernotat 2007, Percival 2001).“

Mapa 1: Grafické znázornění lokalizace R49 v blízkosti EVL a dotčené objekty.



Pro nezávislou podporu tvrzení, že Vizovické vrchy jsou v rámci Západních Karpat skutečně vhodnou oblastí pro výskyt velkých šelem, předkládáme srovnání s Veřovickými vrchy v EVL Beskydy. Ty jsou s Vizovickými vrchy srovnatelné reliéfem, rozlohou (velikost

<sup>28</sup> Schadt S., Knauer F., Kaczensky P., Revilla E., Wiegand T., Trepl L., 2002: Rule-based assessment of suitable habitat and patch connectivity for the eurasian lynx. *Ecological Applications* 12(5): 1469–1483.

<sup>29</sup> Bartošová D., 2011: Mapování velkých šelem v CHKO Beskydy v roce 2011. *BESKYDY – zpravodaj chráněné krajinné oblasti* 7(2): 15.

nefragmentovaného lesního polygonu je 56,9 km<sup>2</sup>), fragmentací polygonu UAT (vysoká kvalita), lesnatostí i oddělením od navazujících celků frekventovanou silnicí I/58 mezi Rožnovem a Frenštátem, která dle sčítání dopravy dosahuje dokonce vyšších hodnot než silnice I/57 nebo I/49 (mimo úsek Vizovice-Zádveřice, kde však žádný migrační koridor neleží). Z výstupů projektu „Monitoring velkých šelem v EVL Beskydy“ vyplývá, že telemetricky sledovaná rysice využívá jako jádrovou oblast svého domovského okrsku lesní komplexy střední a východní části Veřovických vrchů, ale pravidelně přechází také do navazujících masivů Radhoště nebo Smrku (Krojerová 2012<sup>30</sup>).

Dále, posouzení z hlediska kvantity není jediné hledisko. Zvláště pro velké EVL je nutné brát v úvahu především kvalitativní parametry (MŽP 2007). Svou kvalitou je dotčené území, ačkoliv mimo EVL, velmi cenné svou vysokou lesnatostí a nízkým osídlením. Dále je nutné zohlednit jedinečnost předmětů ochrany v rámci ČR. EVL Beskydy je jediná oblast v ČR, kde je předmětem ochrany vlk obecný a medvěd hnědý, a jedinou na Moravě a ve Slezsku, kde je předmětem ochrany rys ostrovid. Jejich udržení je kromě eliminace ilegálního lovu závislé také na kvalitě biotopů v ČR, přičemž klíčový ukazatel je právě velikost nefragmentovaného území. Hodnotu území dále zvyšuje fakt, že Vizovické vrchy leží v migračně mimořádně významném území, které napříč ČR spojuje EVL Beskydy s dalšími EVL s výskytem rysa (Šumava, Boletice, Blanský les).

### Nedostatečné hodnocení kumulativních vlivů

V hodnocení je sice v úvahu brána skutečnost, že doprava a fragmentace biotopů je důležitý faktor, který ovlivňuje populace velkých šelem. Stejně nebo ještě mnohem zásadnější je ilegální lov těchto šelem nebo i legální lov vlků na Slovensku. Autoři zcela rezignují na hodnocení kumulativních vlivů negativně ovlivňující dotčené předměty ochrany s odkazem na to, že tyto vlivy jsou těžko kvantifikovatelné. S tím lze souhlasit je částečně. Neznamená to totiž, že data nebo kvalifikované odhady míry legálního i ilegálního lovu neexistují. Jen v jihozápadních Čechách bylo pro kranio-metrická studia shromážděno v letech 1995–1999 celkem 47 lebek upytlačených rysů (Červený & Koubek 2000<sup>31</sup>), v následujícím období do roku 2003 pak dalších 9 lebek. Z 16 rysů sledovaných pomocí vysílačky na Šumavě a v Bavorském lese byli průkazně zastřeleni 3, dalších 5 pak velmi pravděpodobně, tedy 50 % (Červený et al. 2006<sup>32</sup>) a o pytláctví existují i přímé důkazy z Beskyd (Bartošová 2003<sup>33</sup>). Z anonymních dotazníků, prováděných mezi myslivci v oblastech výskytu rysa v Beskydech, Jeseníkách a na Šumavě se 10 % dotázaných přímo k upytlačení rysa přiznalo (Koubek & Červený 2003<sup>34</sup>). Pokud by jen polovina z odpovědí byla pravdivá, autoři odhadli, že „za posledních 20 let bylo v České republice upytlačeno nejméně 500 rysů“. Pokud zohledníme průměrnou porodnost, přirozenou mortalitu rysa, počet samic v reprodukci a další faktory, které se podepsaly na snížení populace rysa koncem 90. let minulého století (Červený et al. 2003<sup>35</sup>), dojdeme k závěru, že zmíněný odhad není nereálný (Kutal 2007<sup>36</sup>). V praxi to například znamená, že ilegální lov se v širší

<sup>30</sup> Krojerová J., 2012: GPS telemetrie. Dostupné online na: <http://www.beskydy.ivb.cz/telemetrie/3-gps-telemetrie-a>

<sup>31</sup> Červený J. & Koubek P., 2000: Variability of body and skull dimensions of the lynx (*Lynx lynx*) in the Czech Republic. *Lynx* (Praha) 31: 5-12.

<sup>32</sup> Červený, J., Koubek, P. & Bufka, L., 2006: Velké šelmy v České Republice. IV. Rys ostrovid. *Vesmír* 85 (2): 86–94.

<sup>33</sup> Bartošová D., 2003: Nález uhynulého rysa ostrovida v CHKO Beskydy. *Ochrana přírody* 58 (3): 91–92.

<sup>34</sup> Koubek P. & Červený J., 2003: Mají velké šelmy šanci přežít v našich honitbách? *Myslivost* 51 (3): 12–14.

<sup>35</sup> Červený J., Koubek P., Bufka L. & Fejklová P., 2003: Současné změny početnosti rysa ostrovida v České republice: 175. In: Bryja J., Zukal J. (eds.): Zoologické dny Brno 2003. Sborník abstraktů z konference 13.–14. února 2003, 244 pp.

<sup>36</sup> Kutal, M., 2007: Velké šelmy v českých lesích: význam přítomnosti vlků, rysů a medvědů z pohledu ochrany přírody a myslivosti, Hnutí DUHA Olomouc, Olomouc, 20 pp.

oblasti Šumavy podílí z 80 % na celkové mortalitě druhu (Wölfel et al. 2001<sup>37</sup>) a není důvod se domnívat, že by číslo pro Beskydy (kde tak detailní výzkum neprobíhá) bylo výrazně odlišné.

Při hodnocení ovlivnění stavu vlka, lze vycházet především z množství legálně lovených vlků na Slovensku. V zimní sezoně 2010/2011 bylo na celém Slovensku zastřeleno 159 vlků (Kutal 2011<sup>38</sup>). Podle slovenské zprávy o hlavních výsledcích prováděných opatření podle článku 11 pro druhy z přílohy II, IV a V (příloha B)“ [39] čítá slovenská populace 202-410 vlků, což znamená, že 38-78% (v průměru 51%) populace bylo v roce 2010/2011 zabito lovci, což nepochybně představuje významný vliv na populaci vlka na Slovensku, která je přitom zdrojovou oblastí pro disperzi vlka do ČR.

Dalším faktorem je skutečnost, že realizovaný záměr se nachází na samém okraji současného rozšíření velkých šelem v Západních Karpatech. Tyto okrajové oblasti jsou vždy zdrojem konfliktů a střetů – ať už se jedná o přímou perzekuci, nebo ztrátu biotopů jeho fragmentací. Lidské aktivity v těchto okrajových oblastech nejvíce ovlivňují přežití velkých šelem, pohybujících se na rozsáhlém území (Woodroffe & Ginsberg 1998<sup>40</sup>). Ztráta každého jedince, který přijde o svůj biotop nebo je ilegálně zastřelen, je pak o to významnější.

Jako vlivy s pozitivním kumulativním dopadem jsou hodnocena opatření pro zajištění migrace na silnici I/11 (E75) v oblasti Jablunkovské brázdy. S tím lze v teoretické rovině souhlasit, bohužel však zatím není zřejmé, že by tato opatření (zejména vybudování nadchodu v oblasti Jablunkovského průsmyku) mohla být v dohledné době realizována. Nadchod v oblasti Jablunkovského průsmyku byl v roce 2009 zpracován jen ve formě investičního záměru a zatím nebyl zahájen proces EIA, územní řízení ani nebylo deklarováno, že by na stavbu měly být finance v nejbližších letech uvolněny. Dlouhodobé zajištění migrace velkých šelem do Beskyd je tak značně nejisté a zvyšující se provoz na komunikaci I/11 v souvislosti s výstavbou automobilky Hyundai má nepříznivý bariérový efekt na průchodnost silnice právě v místě Jablunkovského průsmyku. Vybudování nadchodu mělo negativní dopad nárůstu dopravy spíše kompenzovat než výrazně zlepšovat, i když by samozřejmě tato opatření měla svůj význam i při nižším zatížení dopravou.

Jablunkovský průsmyk je místem, kde reliéf karpatských pohoří a nízké osídlení vytváří přirozený koridor pro migrace velkých šelem do EVL Beskydy z navazujícího území na Slovensku a Polsku. Naproti tomu imigrace z jihu přes hustě osídlené údolí Váhu je mnohem méně pravděpodobná. Pokud tedy nebude průchodnost na Jablunkovsku dlouhodobě zajištěna, budou málo početné populace šelem v EVL Beskydy trpět sníženou genetickou variabilitou a zvýšeným rizikem vymření bez opětovného osídlení. Pro kumulativní hodnocení negativních vlivů je nutné současný stav na Jablunkovsku hodnotit jako mírně negativní a v dlouhodobém výhledu při realizaci opatření na zajištění průchodnosti I/11 jako spíše neutrální.

V hodnocení není vůbec hodnocen kumulativní vliv stavby přivaděče I/57 na velké šelmy. Tento přivaděč přitom prochází migračně významným územím a protne 1-2 dálkové migrační koridory, velkou částí dokonce povede v trase migračního koridoru mezi Prlovem a Valašskou Polankou. Je tedy zjevné, že jeho realizace ještě více zhorší dopad na průchodnost dálnice R49 a zvýší fragmentaci vhodných biotopů.

Z uvedeného je zřejmé, že velké šelmy na okraji svého západního areálu v Karpatech ovlivňuje množství civilizačních faktorů, které mají v kumulovaném součtu významný

<sup>37</sup> Wölfel M., Bufka L., Červený J., Koubek P., Heurich M., Habel H., Huber T. & Poost W., 2001: Distribution and status of lynx in the border region between Czech Republic, Germany and Austria. *Acta Theriologica*, 46 (2): 181-194.

<sup>38</sup> Kutal M., 2011: Nejistá situace vlků na česko-slovenském pomezí. *Veronica* 25 (2): 15.

<sup>39</sup> [http://cdr.eionet.europa.eu/Converters/convertDocument?file=sk/eu/art17/envrlqba/species-canis-lupus.xml&conv=rem\\_24](http://cdr.eionet.europa.eu/Converters/convertDocument?file=sk/eu/art17/envrlqba/species-canis-lupus.xml&conv=rem_24)

<sup>40</sup> Woodroffe R., & Ginsberg J. R., 1998: Edge Effects and the Extinction of Populations Inside Protected Areas. *Science* 280: 2126-2128.

negativní vliv na populace chráněných druhů. Samozřejmě jsou realizovány i projekty na jejich ochranu, vzdělávání veřejnosti a eliminaci pytláctví, jejichž vliv je jednoznačně pozitivní. Tato práce se však stane zbytečnou, pokud se budou realizovat stále nové projekty, které budou zmenšovat preferovaný biotop velkých šelem a komplikovat jejich základní potřebu – volný pohyb v rámci Západních Karpat i návazného území v ČR. Pro zajištění základních ochranných podmínek a dosažení příznivého stavu jejich populací je nutné realizaci R49 v předložené podobě odmítnout, i kdyby její vliv byl pouze na hranici významnosti, jak se mylně domnívají autoři dokumentace.

**Pokud shrneme všechny zásadní připomínky, musíme konstatovat, že ačkoliv se hodnocení záměru na velké šelmy ubíralo dobrým směrem a užití metody většinou zaručují objektivitu a opakovatelnost, při vyhodnocování došlo k několika metodickým chybám a špatné interpretaci výsledků, které zásadně ovlivnily výsledek hodnocení. Na základě všech výše vznesených připomínek musíme konstatovat, že hodnocení by mělo končit závěrem „významně negativní vliv“, resp. nulová varianta by měla být vybrána z hlediska dopadů na dotčené předměty EVL jako nejpříznivější, mimo jiné s ohledem na fakt, že množství dopravy cca 1300 aut/den na státní hranici je zcela neadekvátní argument pro požadavek budování nové rychlostní silnice v dosud nefragmentovaném a přírodovědecky cenném území.**

## **8. Nedostatečná zmírňující opatření**

V dokumentaci EIA ani hodnocení Natura 2000 není navrženo dostatek konkrétních opatření, která by mohla zmírňovat vliv stavby na fragmentaci krajiny, její zhoršenou průchodnost pro volně žijící živočichy a zánik biotopů. Přitom opatření na zlepšení ekologické stability krajiny se dnes stávají běžnou součástí projektů, které narušují průchodnost krajiny v územích mimořádného významu z hlediska migrace volně žijících živočichů (D4704, Jablunkovsko). Není také řešena eliminace okolních rušivých vlivů, jako je například střelnice v bezprostřední blízkosti migračního koridoru u Střelné.

**Požadujeme, aby byla zpracovaná studie vegetačních úprav v krajině, která by navrhovala výkupy pozemků a výsadby stromů podél rychlostní silnice a podél dálkových migračních koridorů minimálně do vzdálenosti 100 (optimálně 200) metrů od osy dálkových migračních koridorů, definovaných v projektu AOPK „VaV SP/2d4/36/08 „Vyhodnocení migrační propustnosti krajiny pro velké savce a návrh ochranných a optimalizačních opatření“, které stavba přeruší. Tyto návrhy by se měly týkat minimálně koridorů Bratřejov a Střelná. Také požadujeme, aby byl zrušen areál střelnice u Střelné, jeho oplocení a celé území bylo revitalizováno a zklidněno. Veškerá opatření musí být zanesena v podmínkách případného souhlasného stanoviska.**

## **9. Neodůvodněné odpočívky u Lačnova**

Na str. 251 dokumentace EIA (a mj. i na str. 27) se uvádí, že ŘSD ČR požaduje výstavbu dvou oboustranných odpočívek u Vizovic/Lhotska v km 37,9 a u Lačnova v km 51,0. Autor dokumentace uvádí, že jde o nadstandardní požadavek, který je v rozporu s předpisy, nicméně dále už neuvádí, zda odpočívky realizovat či nikoliv. Upozorňuje však, že obě odpočívky mají významný negativní vliv na sídla (Vizovice a Lhotsko) i přírodní hodnoty (Lačnov, resp. zejména Lačnovské rybníky).

Umístění těchto odpočívek je **v rozporu jak s vyhláškou MDS č. 104/1997 Sb.**, podle které v ust. § 26 odst. 1 se odpočívky „budují jako součást dálnic a rychlostních silnic **podle charakteru provozu** a v souladu s českými technickými normami“, což není splněno, neboť dopravní intenzity pro rok 2030 je pod cca 5.000 aut/den (nízké), a jednak v rozporu s **ČSN 73 6101 Projektování silnic a dálnic**, podle které v bodě 242. se odpočívky navrhují jako malé (na dálnicích a rychlostních silnicích po 8-12 km) a jako velké (na dálnicích a rychlostních silnicích po 30-50 km).



Je tedy zřejmé, že z hlediska zákonů a vyhlášek neexistuje žádný zákonný důvod obě odpočívky v úseku silnic R4903-R4905 délky 27,2 km, které jsou od sebe vzdálené jen cca 13 km realizovat, takže je nutné je z technického řešení trasy silnice R49 odstranit.

Z dokumentace EIA pro silnici **R6 délky 23 km**, která navazuje na silnici R4905 na Slovensku, mj. vyplývá, že se plánuje výstavba **2 jednostranných odpočívek**, a to v km cca 10,5, tj. 12,5 km od státních hranic, a v km cca 22,5, tj. 0,5 km od hranic. I z tohoto důvodu je zbytečné, aby na české straně byly **dvě oboustranné odpočívky**, pokud záměr je dlouhý 27,3 km, neboť i tak bude pohodlně splněn limit 30-50 km s průměrem 40 km. **Plně postačuje odpočívka v úseku R4902.**

**Požadujeme, aby obě oboustranné odpočívky, jejichž umístění je v rozporu s vyhláškami a ČSN a které mají významný negativní vliv na obyvatele a přírodní složky, byly v přepracované a v doplněné dokumentaci EIA odstraněny a dále se s nimi nepočítalo.**

#### **10. Neadekvátní bodové hodnocení vlivu stavby na různé složky životního prostředí:**

Hodnocení dopadu záměru na životní prostředí (s. 276-279) považujeme za subjektivní. Jak již bylo uvedeno výše, je potřeba zpracovat novou studii proveditelnosti a aktualizaci dopravních intenzit a předpokládaných dopadů na životní prostředí. Na základě současných znalostí by měla být přijatelnost následujících kategorií přehodnocena:

Kategorie	Podkategorie	Výskyt	Přijatelnost zásahu dle Ing. Čapka	Přijatelnost zásahu dle Hnutí DUHA	Opatření dle Ing. Čapka / Komentář Hnutí DUHA
<b>Zvláště chráněná území</b>	Chráněná krajinná oblast	+/-	5	4	V dostatečné vzdálenosti, trasa prochází mimo území CHKO.  <b>KOMENTÁŘ: V místě Od Střelné do Lyského průsmyku je vzdálenost pouhých 400-700metrů takže Chráněnou krajinnou oblast nepřímo zasáhne</b>
<b>Krajinný ráz</b>	Přírodní park	+	3	1	Začlenění stavby do krajiny vegetačními úpravami.  <b>KOMENTÁŘ: Vegetační úpravy snížení vlivu vůbec významně nezajistí, pokud se trasa přes PP VV skládá převážně z vysokých a dlouhých mostů a ze značných náspů. Vhodnějším řešením je ukrytí silnice do země delšími tunely.</b>

VKP	lesy	+	3	2	<p>Optimalizace a minimalizace zásahu a obnova porostů.</p> <p><b>KOMENTÁŘ:</b> Účinnou optimalizací je ale více mostů a tunelů, přičemž z hlediska zásahu do krajiny pak zbyvá vybudovat více či delší tunely, než další mosty. Obnova porostů je samozřejmostí, vyplývající z lesního zákona a ve vztahu R49 a VKP nemá moc význam.</p>
VKP	vodní toky	+	3	2	<p>Přemostění toků:</p> <p><b>KOMENTÁŘ:</b> Ano, nicméně mosty snižují kvalitu krajinného rázu, takže vhodnější je stavba více či delších tunelů pod horami PP.</p>
VKP	údolní nivy	+	3	2	<p>Přemostění niv:</p> <p><b>KOMENTÁŘ:</b> Ano, nicméně mosty snižují kvalitu krajinného rázu, takže vhodnější je stavba více či delších tunelů pod horami PP.</p>
NATURA 2000	EVL	+	3	1	<p>Mírně negativní (-1), stavba varianty SM, zajistit migrační průchodnost.</p> <p><b>KOMENTÁŘ:</b> Hodnocení vlivů na pohyb živočichů krajinou obsahuje metodické chyby a mělo by být přehodnoceno. Řešením které by omezilo fragmentaci vhodných biotopů by mohla být pouze stavba technicky co možná nejdelšího tunelu pod hřebenem</p>

					Vizovických vrchů
<b>Zvláště chráněné druhy</b>	živočichové – KO	+–	3	1	Zajištění výjimky, minimalizace záboru, průzkum území, záchranné transfery. Zabránění vstupu na vozovku, zajištění migrace <b>KOMENTÁŘ:</b> <b>Neřešena ztráta biotopu rysa ostrovida fragmentací, předložený návrh nezajistí jejich trvalou existenci</b>
<b>Zvláště chráněné druhy</b>	živočichové – KO	+–	3	1	Zajištění výjimky, minimalizace záboru, průzkum území, záchranné transfery. Zabránění vstupu na vozovku, zajištění migrace <b>KOMENTÁŘ:</b> <b>Neřešena ztráta biotopu vlka a medvěda fragmentací, předložený návrh nezajistí jejich trvalou existenci</b>
<b>Geologie</b>	sesuvy	+	3	2	Sanační opatření. <b>KOMENTÁŘ: Riziko sesuvů ve flyšových horninách v případě hlubokých násypů a zářezů je vyšší. Řešením je výstavba více a delších tunelů pod horami PP VV, čímž odpadá nutnost v tak členitém a ekologicky citlivém terénu stavět „systém“ s krátkými tunely, mosty, násypy a zářezy.</b>
<b>Vlivy na obyvatelstvo</b>	Zdraví	+	4	3	Celkové snížení počtu obyvatel zasažených negativními vlivy dopravy. <b>KOMENTÁŘ</b>

					<b>Předpokládaný nárůst dopravy bez realizace R49 je nadhodnocený, v regionu se zhorší situace v důsledku nové automob. tranzitní dopravy</b>
<b>Vlivy na obyvatelstvo</b>	Ovzduší	+	4	<b>3</b>	V zájmovém území nebude vlivem provozu na hodnocené komunikaci v oblasti bytové zástavby docházet s výjimkou oblastí v blízkosti portálů tunelů k překročení příslušných imisních limitů. <b>KOMENTÁŘ:</b> <b>Předpokládaný nárůst dopravy bez realizace R49 je nadhodnocený, v regionu se zhorší situace v důsledku nové automob. tranzitní dopravy</b>
<b>Vlivy na obyvatelstvo</b>	Světelné znečištění	+	4	<b>2</b>	Zhoršení adekvátní nově přivedené dopravě, zlepšení v obcích. <b>KOMENTÁŘ:</b> <b>V obcích v důsledku existence veřejného osvětlení světelné znečištění příliš neklesne, naopak se výrazně zvýší protože povede dosud „světelně neznečištěnou“ oblastí Vizovických vrchů a Lyského průsmyku</b>
<b>Vliv na strukturu a funkční využití území</b>	Vliv na estetické kvality území	+	3	<b>1</b>	Záměr bude mít přijatelný negativní vliv na estetické kvality území (nové PHS, kácení porostů, ovlivnění rekreační atraktivity území, zásah do hodnot přírodního parku,.)

					<b>KOMENTÁŘ:</b> Dopad na estetické kvality území bude významně negativní, vzhledem k tomu že nevratně poškodí přírodní park.
<b>Vliv na strukturu a funkční využití území</b>	Vliv na krajinný ráz	+	3	1	Záměr bude mít vliv na krajinný ráz, který je v daném území chráněn statutem Přírodního parku. <b>KOMENTÁŘ:</b> Dopad na krajinný ráz bude významně negativní, vzhledem k tomu že nevratně poškodí přírodní park, jež byl právě pro ochranu krajinného rázu zřízen. Dlouhé tunely byly přitom odmítnuty.
<b>Vliv na strukturu a funkční využití území</b>	Vliv na rekreační kvality území	+	4	2	Předpokládá se zhoršení rekreační kvality území, naopak zlepšení dopravní obslužnosti a přístupnosti. <b>KOMENTÁŘ:</b> Dopad na krajinný ráz bude významně negativní, dopravní dostupnost je jen z jeden faktorů, který ovlivňuje rekreační využití území. A území již dobře dostupné je železnicí a hromadnou dopravou.

## **11. Hodnocení variant záměru**

Je zřejmé, že základní varianta především v prostoru Vizovických vrchů by měla silně negativní vliv na lesy a fragmentaci biotopu velkých šelem a dalších lesních živočichů. Z předložených variant je proto nutné nejlépe hodnotit **nulovou variantu**.

## **12. Nepřesnosti o migračním významu území a zájmových druzích velkých šelem**

- Namátkově: str.110: *Dle mapy kategorizace území podle rozšíření a migrací velkých savců spadá řešené území v úseku od Zádveřic přes zalesněný hřeben Vizovických vrchů po Valašské Příkazy do území II. kategorie. Koncový úsek od km cca 54,00 po státní hranici leží v oblasti I. kategorie – území mimořádného významu.*

Stejně jako koncový úsek, tak i úsek protínající hřeben Vizovických vrchů, patří do území mimořádného významu a zároveň do migračně významného území

➤ Dokumentace str. 111: *Rys ostrovid*

Výskyt byl potvrzen i v severní části Bílých Karpat (terénní monitoring Hnutí DUHA Olomouc, 2012)

➤ Dokumentace str. 111: *Medvěd hnědý*

V Jeseníkách v současnosti není trvalý výskyt medvěda hnědého.

**Požadujeme opravit všechny nepřesnosti v textu.**

➤ Migrační studie

- Mapy a hodnocení migračních objektů neodpovídá hodnocení, použitým v hodnocení N2000 (jiné škálování MP, nezohledňuje migrační potenciál technický a ekologický (MPE a MPT))
- Nejsou zapracovány dálkové migrační koridory a migračně významná území, jež jsou výstupem projektu AOPK „VaV SP/2d4/36/08 „Vyhodnocení migrační propustnosti krajiny pro velké savce a návrh ochranných a optimalizačních opatření“

**Požadujeme přepracování migrační studie a zejména mapových podkladů**

**13. Vliv na floristické lokality**

- Namátkově str. 200: *Na lokalitě Rudovňa bylo zastíženo několik druhů rostlin chráněných buď jako součást Červeného seznamu IUCN nebo i ve smyslu zákona (uvedeny v příloze II vyhlášky č. 395/1992 Sb.). Jsou to především dva druhy vstavačovitých – prstnatec bezový (Dactylorhiza sambucina), uvedený v kategorii C2 a v příloze citované vyhlášky jako druh silně ohrožený, a dále okrotice bílá (Cephalanthera damasonium), která je druhem ohroženým ve smyslu zákona a zařazena do kategorie C3. Třetím druhem chráněným zákonem je hvězdnice chlumní – Aster amellus. Pro tyto tři druhy bude třeba požádat orgán ochrany přírody o udělení výjimky k zásahu do biotopu chráněného druhu (podle § 56, odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb.) Dále byly zjištěny dva druhy uvedené v Červeném seznamu IUCN v kategorii ohrožení C4 (vyžadující zvýšenou pozornost), a to kyčelnice devítilistá (Dentaria enneaphyllos) a vraní oko čtyřlisté (Paris quadrifolia). U těchto druhů není třeba žádat o udělení výjimky ze zákona, doporučuje se však provést podrobný průzkum v trase stavby těsně před jejím zahájením a případně nalezené jedince těchto uvedených druhů ve spolupráci s orgánem ochrany přírody přemístit na vhodné náhradní stanoviště.*

**Požadavek: Pokud je transfer třeba několika stovek či tisíců rostlin kyčelnice myšlen vážně, měl by být součástí podmínek stanoviska.**

➤ Biologické hodnocení

- nebyl nalezen žádný zvláště chráněný druh orchideje, přestože recentní záznamy existují. Není popsána metodika průzkumu území, zda byly navštíveny vhodné lokality ve vhodných termínech. Není popsáno, kolikrát a v jakých termínech mapovatelé lokality

navštívili a nekonfrontovali absenci nálezu s literaturou (Pavelka et al. 2001<sup>41</sup>), na niž jsme zpracovatele již jednou upozornili ve vyjádření k původní dokumentaci v roce 2009.

**Požadujeme přepracování a doplnění biologického průzkumu, případně opětovný terénní průzkum.**

#### **14. Vliv na faunu**

- Namátkově str. 226: *mlok skvrnitý (Salamandra salamandra) – záměr se přímo nedotkne lokality výskytu. Nejbližší zjištěná lokalita cca 2 km v jiném povodí.*

Nelze souhlasit, mlok skvrnitý se vyskytuje v celém pohoří Vizovických vrchů. Nachází zde vhodné podmínky – lesní porosty s poměrně velkým zastoupením listnatých dřevin, drobné vodoteče a prameniště.

**Požadavek: nový biologický průzkum a přepracování textu.**

#### **15. Nereálné termíny výstavby**

- Str. 281: *Kritériem pro návrh postupu výstavby R49 je návaznost na R6 na Slovensku a uvedení do provozu celého úseku Hulín – státní hranice ČR/SR – Púchov v co nejkratším možném termínu. Realizace R6 se předpokládá v termínu 2011 – 2015.*

R 6 se nezačala v roce 2011 stavět (existuje pouze stanovisko EIA) a nemůže být dokončena v roce 2015.

- Str. 344: Zahájení výstavby R4903-05 se předpokládá 2022, ukončení 2025.

Opět nereálné termíny. Vzhledem k aktuální ekonomické situaci není reálné projekt R49 realizovat do konce roku 2030, jak vyplývá z nejnovějších analýz SeStra z roku 2010 (restriktivní a minimalistický plán; rozvojový nepřichází v úvahu).

**Požadujeme uvést reálný časový odhad realizace R49.**

#### **16. Další připomínky**

- Str. 67: *„Obě tyto komunikace ztratí po vybudování silnice R49 a přeložky silnice I/57 částečně dopravní význam a budou přeřazeny do silniční sítě II. třídy. Koridor silnice R49 se převážně pohybuje na zemědělských pozemcích, pouze před státní hranicí vstupuje do lesního komplexu.“*

Vzhledem k tomu, že hlavní význam těchto komunikací I/57 a I/49 je regionální místní doprava, svůj význam neztratí. Není pravda, že koridor R49 do lesního komplexu vstupuje pouze u státní hranice, celkem dojde v ploše koridoru k záboru 45,7 % na ZPF a 41,4 % na lesní půdě, takže zábory zemědělské půdy a lesa jsou téměř vyrovnané.

---

<sup>41</sup> Pavelka J. a kol. 2001: Příroda Valašska. Český svaz ochránců přírody, ZO 76/06 Orchidea, Vsetín, 568 stran.

### **Požadujeme opravu zavádějícího textu.**

- Str. 303 – „*dodržování pracovní doby od 6 do 21 hod, vyloučení provádění hlučných prací v noční době od 21,00 do 7,00 hodin*“

Pokud pracovní doba je 6-21 hodin, nemohou z principu probíhat žádné (natož hlučné) práce mezi 21,00-6,00 hodinou. Navíc tyto údaje jsou v rozporu se závěry hodnocení N2000, kde je požadavek na omezení práce jen na denní dobu 8-17 hodin.

- Str. 303: „*omezení těžké nákladní dopravy na pracovní dny, minimalizace výstavby o víkendech, omezení hlučných stavebních prací v brzkých ranních a pozdních odpoledních hodinách apod. s cílem zajistit dodržení limitních hodnot hluku dle NV č. 48/2006 Sb. (nově 272/2011 Sb.)*“.

Zcela nekonkrétní a nekontrolovatelné doporučení. Měl by být jasně stanoven buď absolutní zákaz určité činnosti nebo kvantifikovat míru akceptovatelnosti a definovat „hlučné stavební práce“, „brzké ranní a pozdní odpolední hodiny“ apod.

- Str. 28: V tabulce jsou chybně uvedeny orgány kompetentní k udělení výjimek ze základních podmínek ochrany zvláště chráněných druhů živočichů a rostlin a ohrožených, silně ohrožených a kriticky ohrožených druhů.

### **Požadavek: přepracování všech nejasností, nelogičností a zjevných chyb.**

- Namátkově str. 95, 127, 128, 133: na mapách stažených z internetu není vyznačen koridor R49, informační hodnota map je nulová.

### **Požadujeme zapracování všech variant trasy R49 do všech mapových podkladů, které se objevují v dokumentaci.**

## **17. Absence vyhodnocení předchozích vyjádření k dokumentaci**

Zpracovatel dokumentace předložil velmi povrchní a nekompletní vypořádání vyjádření, které Hnutí DUHA Olomouc i další organizace a jednotlivci namítali v rámci posuzování v roce 2009. Takové pohrdání veřejností, která má právo se k záměrům zásadně ovlivňujících životní prostředí vyjádřit, považujeme za nepřijatelné.

### **Požadujeme důsledné vypořádání všech připomínek, vznesených v roce 2009, včetně odůvodnění.**

### **Závěr:**

Předložená dokumentace k posuzování vlivů záměru rychlostní komunikace na životní prostředí je zpracovaná většinou nekvalitně, povrchně nebo špatně interpretuje výsledky, ke kterým při hodnocení dospěla. Z různých hledisek použitých v rámci našeho hodnocení stavby jednoznačně vyplývá, že nejšetrnější varianta z hlediska dopadů na životní prostředí i společenských přínosů je varianta nulová. Vzhledem k rozsahu nedostatků je zcela žádoucí, aby byla dokumentace vrácena k přepracování a doplnění. S přihlédnutím k získané zkušenosti, s jakou zpracovatel dokumentace „vypořádává“ připomínky veřejnosti i orgánů ochrany přírody a také s ohledem na absenci posouzení přivaděče I/57 v předkládané dokumentaci navrhuje, aby zpracovatel posudku navrhl Ministerstvu životního prostředí vydat nesouhlasné stanovisko se stavbou R49 Lípa-státní hranice ČR/SR.



**Další případné varianty realizace R49 v prostoru Vizovických vrchů doporučujeme investorovi stavby zpracovat v rámci nového zjišťovacího řízení, kde bude zahrnuta také stavba přivaděče na I/57 a součástí stavby bude také aktualizovaná studie proveditelnosti, dopravní efektivity a ekonomičnosti projektu a budou zohledněny také všechny další shora uvedené připomínky.**

S pozdravem

Miroslav Kutal

vedoucí programu ochrany velkých šelem