



**Hnutí DUHA**  
místní skupina Olomouc

# **Strategie rozvoje Zlínského kraje 2009–2020**

**Připomínky Hnutí DUHA v rámci  
posuzování vlivu koncepce na  
životní prostředí**

Adresát:

Ministerstvo životního prostředí  
Odbor posuzování vlivů na ŽP  
Vršovická 65  
PRAHA 10 - Vršovice  
100 00

Zpracoval: Miroslav Kutal s přispěním publikace „Čistá práce – přínosy ekologických opatření a zelených odvětví pro zaměstnanost a ekonomiku“ autora Vojtěcha Koteckého [1].

**A** › Dolní náměstí 38, 77200 Olomouc  
**T** › 585 228 584  
**F** › 585 228 584  
**E** › miroslav.kutal@hnutiduha.cz  
www.hnutiduha.cz/olomouc  
www.selmy.cz

---

[1] Kotecký V., 2003: Čistá práce – přínosy ekologických opatření a zelených odvětví pro zaměstnanost a ekonomiku“. Hnutí DUHA, Brno, 102 s. Dostupné na <http://www.hnutiduha.cz/publikace/Cista%20prace.pdf>

Hnutí DUHA – místní skupina Olomouc se seznámilo s předkládanou Strategii rozvoje Zlínského kraje i s hodnocením jejího vlivu na životní prostředí a v souladu se zákonem 100/2001 Sb. uplatňuje své připomínky.

## 1. Strategie bez priorit

Předložená Strategie Zlínského kraje 2009–2010 (dále jen „Strategie“) **nemá charakter strategie**. Podle § 9 odst. c) zákona 248/2000 Sb. má program územního obvodu kraje obsahovat „*úkoly a priority v rozmístění a rozvoji občanské vybavenosti, infrastruktury, životního prostředí, sociální politiky, vzdělávání a dalších odvětví v jeho samostatné působnosti.*“ Žádné priority však strategie ve skutečnosti neobsahuje. Sice se na první pohled zaměřuje na 4 hlavní oblasti (Konkurenceschopná ekonomika, úspěšná společnost, Efektivní infrastruktura a rozvoj venkova, Atraktivní region), ovšem ty zahrnují celkem 64 úkolů, které jsou často ve vzájemném protikladu. Nelze například současně snížit emise znečišťujících látek do ovzduší a zároveň zajistit napojení na dálniční systém ČR a SR, který přinese nárůst dopravy a zároveň emisí skleníkových plynů a oxidů dusíku. Napojení dálničního systému na ČR a SR je rovněž v protikladu s úkolem 3.3.3. „Modernizovat železniční infrastrukturu“ a 3.3.5. „Podporovat kombinovanou dopravu“ Úkolem strategie by právě mělo být rozhodnout se na základě objektivních ukazatelů, zda bude kraj podporovat přesun nákladní (a osobní) dopravy na železnici nebo dále podporu silniční dopravy, která má horší dopad na životní prostředí. Napojení dálniční sítě na SR je rovněž v rozporu s úkoly 4.4.1 a 4.4.2 „Rozvíjet oblasti s potenciálem cestovního ruchu“, 4.1.5 „podporovat bezmotorovou dopravu s potenciálem cestovního ruchu“ nebo 3.1.6 „rozvíjet přátelštější přístup k životnímu prostředí“. Jednou z oblastí přírodně cenných s potenciálem cestovního ruchu včetně bezmotorového – oblast Vizovických vrchů – by v případě realizace R49 byla trvale znehodnocena (zničení přírodního parku, nárůst škodlivin, hluku). Skutečných rozporů je však mnohem více, což ukazuje zejména bližší seznámení se textem strategie však ukazuje na závažné rozpory i v jiných oblastech.

O prioritách strategie hovoří pouze v závěrečné kapitole 9. „*Analýza dopadů ekonomické krize a návrhů k jejímu překonání - II.2 Protikrizová opatření na úrovni České republiky*“, která se však nijak nepromítá do závěrečného výběru témat (celý text doznal jen kosmetických změn před zařazením této kapitoly v porovnání s verzí ze zjišťovacího řízení). Ovšem i zde se jedná jen o zdánlivé priority, které jsou vzájemně v rozporu.

## 2. Nejednotnost textu strategie

Samotný text není ucelený a jednotný, na řadě míst si text protiřečí.

### 2.2. Podpora strategické průmyslové zóny Holešov

Ve strategické analýze podnikání (3.1.1.) autoři hovoří o přílišné „preindustrializaci“ regionu a zmiňují potřebu rostoucího podílu v sektoru služeb (s. 24). Na další straně se uvádí, že z celkového počtu podnikatelských subjektů přibližně 96 % tvoří firmy s maximálním počtem 5-ti zaměstnanců.

Poněkud nelogicky pak působí Shrnutí očekávaných přínosů Strategické průmyslové zóny Holešov (str. 28-30), kde se hovoří o potřebě „založení koncentrované průmyslové zóny“, která je „v oblasti sociálně-ekonomického rozvoje Zlínského kraje podstatná. Uvádí se také, že „v průmyslových a podnikatelských zónách uvažovaného typu jsou obvykle zastoupeny silné společnosti s jasnou strategií, osvědčeným know-how, přesvědčivým výrobním programem“. Chybí jen příklad takového přesvědčivého výrobního programu, jakým byl např. Philips v Hranicích na Moravě, který po několika letech s překvapením ukončil ve své době přesvědčivý výrobní program televizních obrazovek.

Lze také pochybovat o tom, že průmyslové zóny vedou k „vytváření nových pracovních příležitostí s obvykle vysokými kvalitativními nároky na kvalifikaci, vzdělání, zkušenost, potřebu soustavného profesního růstu a zlepšování těchto vlastností“ nebo ke „kultivaci podnikatelského prostředí, s velmi pozitivními dopady na oblast, region, v němž průmyslová zóna působí (prostřednictvím sekundárních a indukovaných efektů).“ Pokud by tomu tak bylo, proč je žádoucí posílení terciárního sektoru služeb?

Ve strategické analýze trhu práce (3.2.2.) se dovídáme, že „největší podíl na počtu nezaměstnaných osob mají osoby vyučené bez maturity; jejich podíl je v čase velmi stabilní (okolo 45%). Druhou největší skupinu mezi nezaměstnanými tvoří lidé se základním vzděláním nebo bez vzdělání (přibližně 25% celku na úrovni celého regionu); i tento ukazatel vykazuje v čase velmi stabilní údaje. Naopak mezi nezaměstnanými jsou pouze 4% osob s vyšším nebo vysokoškolským vzděláním.“ (str. 48). V této situaci tedy těžko pochopitelné, jaký vliv na zaměstnanost Zlínského kraje bude mít průmyslová zóna vyžadující vysoce kvalifikovanou pracovní sílu. Věkové rozložení uchazečů o práci navíc ukazuje, že největší skupinou jsou osoby ve věku 45–54 let (str. 48), u které je nejméně pravděpodobné jejich ochota se stěhovat do Holešova nebo dosáhnout vyšší vzdělání, kvalifikaci a zkušenosti, aby zde mohli být zaměstnáni. I pokud by tedy průmyslová zóna přinesla efekty, které strategie deklaruje, měla by pramalý vliv na snížení zaměstnanosti kraje. V případě průmyslové zóny Holešov nejsou brány uvažovány její negativní efekty spočívající ve významném lokálním nárůstu počtu obyvatelstva a s tím související vyklidňování jiných oblastí, což je v rozporu s cílem „zvýšení prostorové flexibility na trhu pracovních sil bez dramatických změn v sídelní struktuře země s cílem omezení trendu vylidnění malých obcí a předcházení negativních dopadů živelného urbanistického rozvoje větších obcí a měst“ (s. 8).

### **2.3. Podpora výstavby dálnic a rychlostních komunikací**

Jiný příklad absence jasného strategického směru představuje problematika dálnic a rychlostních komunikací: Na str. 72 se uvádí: „*Hustota silniční sítě v regionu Zlínského kraje odpovídá potřebám dopravních napojení a dopravní obsluhy. Nevýhodou je absence vybudované komunikace vyšší kvality (dálnice, rychlostní silnice a čtyřproudové silnice) s návazností na ostatní regiony a jejich nadřazenou síť či vysoký podíl průjezdních úseků zastavěným územím obcí na většině hlavních tahů, který snižuje rychlost přemístování i kvalitu života v těchto obcích.*“ Je evidentní, že první věta si zde protřečí s druhou – proč je potřeba budovat komunikace vyšší kvality, když je hustota silniční sítě odpovídající?

Ve strategické analýze dopravy (3.3.3) je zmiňováno nežádoucí „*dominantní postavení silniční dopravy vůči dopravě železniční. Tato dominance i s ohledem na přirozené podmínky a předpoklady je však v případě Zlínského kraje jedna z největších v České republice, při vykazování trendu rozevírajících se nůžek ve prospěch silniční dopravy*“ (str. 74). Proč se tedy celým dokumentem jako červená nit táhne potřeba budování dálnic a silnic?

### **2.4. Falešná podpora regionálních specifik**

Na řadě míst v dokumentu se vyzdvihuje potřeba zachování regionálních specifik a využití regionálních tradic a charakteristik. Například na str. 11 a 12 je mezi příležitostmi například uvedeno, že „*Zlínský kraj je příkladem regionu, kterému se otevírá globalizační příležitost využít v řadě ohledů již dnes značnou míru své otevřenosti, při zodpovědném postupu chování svých tradičních hodnot, které představují jeho typickou charakteristiku i přednost. (...) Příležitostí pro Zlínský kraj je zúčastnit se všech těchto naznačených procesů, jež mu přinesou zvýšení jeho ekonomické prosperity při využití svých předností. Jeho příležitostí však je i to, aby odolal stinným stránkám a rizikům, jejichž naplnění by mohlo odstranit některé z jeho charakteristických a těžko opakovatelných rysů, díky nimž je nejen v rámci České republiky regionem jedinečným. Je to příležitostí být efektivně zapojen do procesu globalizace a evropské integrace, při současném ponechání si viditelných a málo opakovatelných regionálních charakteristik. (...) Příležitostí k tomu lépe si uvědomit regionální tradice a pocítovat k nim úctu jako k hodnotám, jež se v dlouhém běhu času osvědčily v podobě mimořádného a rozmanitého kulturního a památkového odkazu. Příležitostí k uchování*

zachovalého přírodního dědictví, jež zaujímá podstatnou část rozlohy regionu. Příležitostí k tomu, aby veřejné instituce náležitě plnily své veřejné poslání a službu a byly oporou držící krok s přirozeným vývojem, nikoliv administrativní a byrokratickou brzdou. Příležitostí pro opravdové partnerství, jehož konečnou vizí je vytvoření regionu, na nějž jsou jeho obyvatelé upřímně hrdí...“ atd. Zcela je však opomenutý fakt, že nové dálnice a průmyslové zóny vedou ke smazávání regionálních specifíků, tradičních způsobů hospodaření s krajinou atd.

## 2.5. Klamavý udržitelný rozvoj

„Cílem Strategie rozvoje Zlínského kraje 2009 – 2020 je nabídnout scénář jeho významného přiblížení či dosažení průměrné hospodářské úrovně Evropské unie, při respektování principů udržitelného rozvoje“ (str. 4). Udržitelný rozvoj však není v dalším textu uplatňován, což je nejmarkantněji vidět v části týkající se dopravy. Je prosazováno budování nových dálnic, přičemž současná dopravní situace v regionu k tomu s výjimkou několika obcí nebo měst nezadává důvod. Pokud je tedy předpokládán a podporován nárůst dopravy, není nám jasné jak může právě silniční doprava – takřka výlučně závislá na neobnovitelných fosilních zdrojích – trvale udržitelně narůstat a být zámkou výstavby rychlostní komunikace, která zcela zničí dosud klidné prostředí Vizovických vrchů, malebnou krajinu, migrační trasy i biotopy velkých šelem a dalších chráněných druhů. Autoři Strategie místo snahy o trvale udržitelný rozvoj, podporu šetrnější železniční nebo kombinované dopravy, podpory komfortní a ekologicky šetrné hromadné dopravy prosazují projekty jednoznačně škodlivé pro životní prostředí. Dojem trvalé neudržitelnosti strategie nezakrývá ani přání „Vědomí vyčerpatelnosti přírodních zdrojů může vyvolat otázku, zda naše schopnost tyto zdroje nahradit bude dostatečná pro udržení určitých kvalitativních vymožeností tohoto systému, hlavně však umožní uvědomit si klíčové memento: hospodářský růst nesmí být zaplacen nevratnými újmami na životním prostředí.“(str. 12).

## 3. Nekritické prosazování dálnic

### 3.1. Vliv na ekonomický rozvoj

Strategická analýza dopravy obsahuje následující tvrzení: „Kvalitní technická infrastruktura je předpokladem pro úspěšný ekonomický rozvoj kraje, hraje důležitou roli při posuzování kvality života v něm a v neposlední řadě má též výrazný vliv na životní prostředí Zlínského kraje“ (s. 76) . Toto tvrzení není ničím doložené žádnou citací a není bezvýhradně pravdivé.

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.[2] 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 [3]. 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

[2] Kurfürst, P. (ed.): Jak dálnice (ne)prospívají regionálnímu rozvoji, Program energetických úspor-Český a slovenský dopravní klub, Praha-Brno 1999

[3] 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.

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 [4]. Výzkum německého Institutu pro regionální studie v Evropě (EURES) provedený ve Španělsku a nových spolkových zemích Německa – tedy v místech, které patří k poměrně srovnatelným s českými podmínkami, pokud jde o hustotu dálnic – prokázal, že nová infrastruktura nemusí vůbec k rozvoji místních ekonomik vést [4]. Přínos postavených dálnic byl pouze zanedbatelný, přechodný a sporný nebo se vůbec nepromítal do ekonomického rozvoje. Podobně empirické studie z Velké Británie ukazují žádný nebo pouze velmi malý přínos nové silniční infrastruktury pro růst zaměstnanosti či ekonomického výkonu [5].

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 [6]. 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“ [7]. 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 třístránkové zprávě z roku 1999, která revidovala výsledky dosavadního výzkumu v této oblasti, experti konstatovali, že neplatí žádné obecné pravidlo [8]. 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.*“ [8].

Specifický problém přitom představují takzvané periferní regiony, tedy hůře dostupné oblasti, považované za strukturálně znevýhodněné. V českých podmínkách mezi ně patří zejména výhradně – pohraniční kraje, jako je Zlínský kraj (viz také str. 75 Strategie). Předpokládá se, že především právě 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*“ [8].

Stejně tak SACTRA upozorňuje, že není empirická evidence pro přímou souvislost mezi investicemi do dopravní infrastruktury a ekonomickým výkonem obecně [8]. 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 loni publikovaná studie v časopise Doprava, která hodnotila rozvoj obcí v trase naší nejstarší

---

[4] 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.

[5] 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.

[6] Whitelleg, J.: Freight transport, logistics and sustainable development, Eco-Logica pro WWF, Lancaster 1994

[7] Impact of transport infrastructure investment on regional development, OECD, Paris 2002.

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

dálnice D1 (Praha–Brno) od roku 1980 [9]. 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 %. [9] 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). [9]. Jak je patrné ze strategické analýzy „Kdo jsme a kam kráčíme“ (kapitola 3. Strategie), kraj Vysočina, kterým prochází vůbec nejvytíženější česká dálnice D1 vykazuje nejmenší míru investic (graf č. 3, s. 18).

### 3.2. Vliv na zaměstnanost

Ze Strategie také vyplývá, že více lepší dopravní spojení bude mít pozitivní efekt na zaměstnanost (např. na str. 197 v souvislosti s průmyslovou zónou Holešov): „*Není nutné dodávat, že zcela nezbytnou podmínkou pro naplnění všeho dosud řečeného ve vztahu k SPZ Holešov (a zdůrazněného v hlavním textu SRZK 2009 – 2020) je adekvátnost dopravního spojení, především pak brzká funkčnost rychlostní komunikace R49 a její další napojení na tuzemskou a zahraniční dálniční síť*“.

Data o přímém dopadu jednotlivých způsobů dopravy na zaměstnanost nejsou rozsáhlá. Nicméně ta, která existují, ukazují na silné pozitivní výsledky investic do veřejné dopravy a opatření omezujících provoz v městských ulicích. Některé výsledky dopravních výzkumů naznačují, že pokud nějaké dopravní sítě pomáhají ekonomickému oživení regionů, je to spíše zajištění lokální infrastruktury a přepravy uvnitř menších regionů [10]. Což nepřekvapí: dobrý příklad představuje veřejná doprava, která je nezbytnou podmínkou životaschopnosti především venkovských oblastí [11]. Místní lidé ke každodennímu životu, jako jsou cesty do práce nebo do školy, většinou používají autobusů či vlaků, nikoli auta. Navíc automobil je dostupný pouze omezené části populace. Celé významné sociální skupiny – lidé starší nebo s nižšími příjmy, děti, ženy – na veřejné dopravě především na vesnicích zcela závisí. Rozsáhlá studie, kterou připravila britská partnerská organizace Hnutí DUHA a jež se opírá o výsledky modelování dodaného konzultační společností Ecotec, ukázala, že opatření vedoucí ke snížení automobilové dopravy o 10 procent během zhruba 13 let by vytvořila 130 000 nových pracovních míst [12]. Skoro tři čtvrtiny z nich by připadly na železnice, asi 30 000 nově zaměstnaných lidí na autobusovou dopravu a 9 000 na cyklistiku. Po odečtení sníženého počtu zaměstnanců ve výrobě a opravách automobilů vychází čistý zisk zhruba 87 tisíc pracovních míst.

Profitující sektory se ovšem liší skladbou pracovních příležitostí. Zatímco v cyklistice by 8000 nových pracovních míst připadlo na výrobu jízdních kol a tisícovka na budování infrastruktury (cyklostezek), u autobusů činí podíl výroby vozidel necelou osminu a zbytek tvoří provoz. Výstavba pěších zón vede k ekonomickému oživení městských center. Výzkum v Německu a Velké Británii ukázal, že už v prvním roce se počet chodců zvyšuje běžně o 20 až 40 % a zatímco paradoxně dochází k mírnému propadu obchodu u místních prodejců, zhruba po dvanácti měsících se opět rozbíhá a překračuje výsledky předchozího období i dalších obchodních center, kde podobná opatření nepodnikli [8]. Další práce naznačuje neutrální

---

[9] Köerner, M., 2008: Vliv dálnice D1 na rozvoj osídlení v jejím okolí. Doprava 4/2008: 3–7.

[10] 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.

[11] Přibyl, P., et Kotecký, V.: Sektor dopravy v České republice a jeho ekologické souvislosti: příspěvek Hnutí DUHA k přípravě koncepce dopravní politiky, Hnutí DUHA, Brno 1997.

[12] Jenkins, T.: Less traffic, more jobs: the direct employment impacts of developing a sustainable transport system in the United Kingdom, Friends of the Earth, London 1997.

výsledky. Srovnání německých studií ukázalo, že nadprůměrného růstu obratu obchodů dosahovala města, která namísto budování parkovišť dala přednost omezování aut v centrech a vykazují nižší objem dopravy [13].

### 3.3. Vliv na turistický ruch

Strategická analýza rozvoje cestovního ruchu uvádí že „významnou brzdou rozvoje turistiky v regionu Zlínského kraje je chybějící přímé dálniční spojení do ostatních částí ČR a obecně špatná dopravní dostupnost.“ (str. 82, obdobně str. 83). Jedná se o další tvrzení, pro které nemají autoři Strategie žádné důkazy. Z marketingového průzkumu z roku 2007 [14] vyplývá, že například na Šumavu, kam žádná dálnice nevede, přijede ročně 3,8–4,7x více návštěvníků než do Českého ráje, kam vede rychlostní silnice R10 a navíc je z Prahy – největší české aglomerace – blíže než Šumava. Dokonce i Vysočina ležící na mezi dvěma metropolemi na nejvytíženější české dálnici má cca 1,8x méně návštěvníků než Šumava. Podobných příkladů je však více: Ze zkoumaných regionů mají nejnižší turistickou atraktivitu Český ráj, Český sever, Plzeňsko, Severozápadní Čechy, Vysočina a Střední Morava – všechno oblasti, kudy vede dálnice nebo rychlostní komunikace. Pokud tedy existuje nějaká souvislost mezi turistickým ruchem a přítomností dálnic, je tato závislost negativní [14].

Autoři dále na str. 82 tvrdí, že „ohromnou a často neuvědomovanou výhodou nejen Zlínského kraje, ale i celé České republiky (v porovnání se zahraničím) je unikátní systém turistického značení, jež je zapotřebí udržet.“ Podobných výhod České republiky by se dalo najít více, například poměrně unikátní systém značení maloplošných i velkoplošných chráněných území, které jsou pro návštěvníky také značným lákadlem. Poněkud neuvědomovanou nevýhodou tolik prosazovaného projektu R49 ovšem je, že protne minimálně 5 unikátně vyznačených turistických tras všech barev a 2 naučné stezky. Zásah do turistické atraktivity regionu tedy bude značný.

### 3.4. Chybějící analýza přínosů a ztrát

Strategie se v několika místech odvolává na tzv. Lisabonskou strategii, která deklaruje potřebu udržitelného rozvoje. Lisabonská strategie skutečně klade důraz na udržitelný rozvoj: „Udržitelný rozvoj má uspokojovat potřeby současné generace, aniž by se to dělo na úkor potřeb generací příštích. Nezvrátí-li se současné tendence, které ohrožují budoucí kvalitu života, konstatovala Evropská rada, pak se buď výrazně zvýší společenské náklady nebo se tyto tendence stanou nezvratnými. Předložená strategie si klade za úkol tyto negativní tendence zvrátit nebo alespoň zastavit. ovšem potřebu budování nové dopravní infrastruktury nezmiňuje.“ Potřebu budování nové infrastruktury ovšem strategie nezmiňuje, naopak zmiňuje potřebu přesunu dopravy na železnici a podporu hromadné dopravy: „Zajištění udržitelné dopravy musí reagovat na to, že objemy dopravy trvale rostou a že. je to spojeno se stále větším zahlcením, hlukem a znečištěním. Tato tendence souvisí také s tím, že v ceně dopravy se nezapočítají všechny s tím spojené sociální a ekologické náklady. V budoucnu by mělo dojít k tomu, že těžiště dopravy se bude ze silniční přenášet na dopravu železniční, dopravu po vodě a na veřejnou osobní dopravu.“ [15].

V tomto ohledu je zarážející, že Strategie zcela rezignovala na jakékoliv hodnocení přínosů a ztrát budování rychlostní silnice R49, případně jejich úseků. Z doposud jediné multikriteriální analýzy, kterou zpracovalo Ministerstvo Dopravy právě jakou součást plnění Národního Lisabonského programu 2005–2008 vyplývá, že budování posledních dvou úseků R49 není

---

[13] Pharoah, T.: Less traffic, better towns: Friends of the Earth's illustrated guide to traffic reduction, Friends of the Earth, London 1992.

[14] Marketingový výzkum a měření atraktivity turistické destinace. Marketing & Komunikace, 19.1.2007: Online: <http://www.mandk.cz/view.php?cislocianku=2007010009>

[15] Celý text Lisabonské strategie: [http://ec.europa.eu/ceskarepublika/abc/policies/art2377\\_cs.htm](http://ec.europa.eu/ceskarepublika/abc/policies/art2377_cs.htm).



smysluplné. Úseky R49 Fryšták–Zádveřice a Zádveřice – 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 na 61. resp. 66. místě ze 70-ti hodnocených dálničních úseků ČR [16].

#### **4. Nedostatečné vyhodnocení vlivů na životní prostředí**

##### **4.1. Nemožnost posouzení**

Vzhledem k výše uvedeným nedostatkům vliv koncepce na životní prostředí **nelze posuzovat**. Obsahuje tolik protichůdných cílů a úkolů a text si v tolika místech tak zásadně protirečí, že nelze například určit ani to, zda strategie bude směřovat k nárůstu silniční dopravy, nebo železniční a hromadné dopravy, od čehož se samozřejmě odvíjí množství škodlivin, vlivy na zdraví, krajinný ráz a biologickou diverzitu.

Nelze také přenechávat další posouzení projektů na předprojektové posouzení, protože se jedná o proces, kterého se veřejnost včetně odborných organizací, jejichž posláním je ochrana přírody a krajiny, nebudou moci účastnit. Právě strategie kraje je dokument, který by měl být náležitě posouzen jako celek včetně všech úkolů a projektů, které navrhuje.

##### **4.2. Nedostatečné posouzení očekávaných environmentálních aspektů**

Ve vlivu na obyvatelstvo není vůbec hodnocen dopad plánované dálniční infrastruktury, v jejímž důsledku se Zlínský kraj může stát tranzitním regionem, zvýší se množství škodlivin v ovzduší, hluk, estetická hodnota krajiny a další aspekty, které mají na obyvatelstvo vliv.

Nedostatečné je rovněž hodnocení na abiotické složky ekosystémů a funkčnost ekosystémů. Realizací R49 v jakékoliv podobě budou znehodnoceny pramenné oblasti Vlárky a Smolinky, zvýší se zabetonovaná plocha a tím i retenční schopnost krajiny, schopnost lépe odolávat extrémním výkyvům počasí, jako jsou velké deště nebo sucha. Na lokální úrovni dojde k změnám, kterým nelze zabránit žádnými opatřeními v rámci dalšího hodnocení nebo povolovacích řízení – změny budou trvalé a nezvratné.

Vlivy na biotu rozhodně nelze označit za bezvýznamné. Budování dálniční je bariérou v krajině, která může přerušit významné migrační trasy velkých savců, které se v regionu nacházejí (viz dále).

Nelze souhlasit ani s názorem, že lze očekávat pozitivní vlivy na krajinný ráz. Realizací záměru R49 dojde (ať už povede jakkoli) vždy znehodnocení přírodního parku Vizovické vrchy. Jediný způsob jak se vyhnout devastaci cenných přírodních území je realizace jen úseku R49 do Zlína.

Konečně hodnocení vlivu na Evropsky významné lokality trpí zásadními nedostatky. Přestože koncepce nenavrhuje konkrétní dopravní koridory, realizací záměru typu liniové dopravní infrastruktury dojde v každém případě –ať už trasa povede jakkoli, k ovlivnění biotopů a migračních koridorů velkých šelem, které jsou předmětem ochrany v EVL Beskydy. Jejich domovské okrsky velikosti stovek kilometrů čtverečních budou ovlivněny bez ohledu na fakt, jakým dopravním koridorem trasa R49 povede. Podstatné jsou její záchytné body Fryšták – Zádveřice – státní hranice ČR/SR, při jejichž propojení bude vždy narušen migrační koridor velkých savců Javorníky – Vizovické vrchy – Bílé Karpaty a Vizovické vrchy – Hostýnské vrchy, který byl vymezen v publikaci v metodice Agentury ochrany přírody a krajiny v roce

---

[16] Multikriteriální analýza Generálního plánu rozvoje dopravní infrastruktury (GEPARDI), zpracovaná Ministerstvem dopravy ČR v roce 2006.

2001 [17]. Výskyt velkých šelem je v jižní části EVL Beskydy i v sousední oblasti Vizovických vrchů zaznamenáván každoročně [18], je tedy velmi pravděpodobné, že jde o zvířata, vyskytující se současně v jižní části EVL Beskydy a výstavbou liniové stavby dojde k zničení jejich biotopů a migračních tras. Z toho důvodu nelze akceptovat Závěry v tab. 3 na str. 37, kde autor uvádí, že není schopen identifikovat potenciálně ovlivněnou lokalitu soustavy NATURA 2000 ani potenciálně ovlivněný předmět ochrany při realizaci úkolu 3.3.1 „Napojit silniční síť regionu na dálniční systém ČR a SR“.

## 5. Chybějící varianty koncepce

Strategie neobsahuje žádné varianty. Přitom z požadavků vzešlých ze zjišťovacího řízení tato potřeba přímo i nepřímo vyplývá. Na základě zjišťovacího řízení dospěl orgán k závěru, že hodnocení SEA by měla zaměřit mimo jiné na „*Porovnání a vyhodnocení navržených variant řešení ve vztahu k zájmům ochrany přírody a krajiny*“. Občanské sdružení Vizovické vrchy zpochybnilo potřebu budování R49 na Slovensko jako zbytečnou investici, požaduje rozvoje šetrné turistiky a diverzifikaci dřevozpracujícího průmyslu a vyhodnotit dopad koncepce na krajinný ráz, celistvost území, požaduje restrukturalizaci ekonomiky, rozvoj ekologických forem dopravy, a eliminovat bariérový efekt silnic vyšší třídy a zajistit průchodnost krajiny pro velké savce. Autoři koncepce však například variantu rozvoje kraje bez realizace R49 nepřipravili, přestože smysluplnost a účelnost projektu je vzhledem k výše uvedeným skutečnostem přinejmenším diskutabilní a bude mít závažný vliv na krajinný ráz a biodiverzitu, funkčnost ekosystémů i obyvatelstvo.

## 6. Nesoulad se celostátními a krajskými strategiemi

Strategie Zlínského kraje 2009–2010 nijak nehodnotila soulad celostátními a krajskými koncepcemi udržitelného rozvoje a ochrany přírody a krajiny, což je jeden z požadavků MŽP v rámci zjišťovacího řízení. Právě krajské strategie by měly se strategickými dokumenty ochrany životního prostředí, přírody a krajiny a udržitelného rozvoje v souladu.

### 6.1. Program rozvoje územního obvodu Zlínského kraje

V Programu rozvoje územního obvodu Zlínského kraje je připomenuto, že z dobré úrovně životního prostředí profitují jednak obyvatelé Zlínského kraje a jednak skýtá vysoký potenciál pro turistiku a cestovní ruch. Proto je potřeba **ekologicky cenné oblasti kraje zachovat, zamezit jejich degradaci a obecně chránit životní prostředí kraje v souladu s pravidly udržitelného rozvoje, aby do budoucnosti nedocházelo ke zhodnocování krajiny a životního prostředí**. Souhrnným cílem pro Funkční okruh 4. Životní prostředí je proto „*posílit prostředí pro trvale udržitelný rozvoj životních podmínek obyvatel a konkurenceschopných hospodářských činností; rozvíjet ekologickou výchovu, vzdělávání a osvětu obyvatel*“. Uvádí se zde, že „*zachování a další rozvoj ekologických funkcí krajiny má zásadní dopad na stav životního prostředí a atraktivitu kraje do budoucnosti. Účelem je zamezit dalšímu omezování úbytku ekologicky přirozených a stabilních oblastí...*“

Strategie rozvoje Zlínského kraje však tyto principy nedodrží. Výstavbou nových rychlostních komunikací podporuje nežádoucí nárůst silniční dopravy, nešetří ani zachovalé přírodní území při navrhování nových dopravních staveb, protože rychlostní komunikace R49 v jakékoliv podobě protne Vizovické vrchy včetně přírodní park Vizovické vrchů.

---

[17] Hlaváč V. & Anděl P., 2001: Metodická příručka pro zajišťování průchodnosti dálničních komunikací pro volně žijící živočichy. AOPK ČR, Praha, 51 s.

[18] Data monitoringu Správy CHKO Beskydy a Hnutí DUHA, 2009.

## 6.2. Strategie ochrany biologické rozmanitosti

V kapitole VII. Doprava jsou stanoveny mimo jiné tyto cíle:

„1. Stanovit **směry rozvoje dopravy** a dělby přepravní práce **ve prospěch šetrných druhů dopravy** a s respektováním ekologické únosnosti území na principech udržitelného rozvoje.

2. **Maximálně šetřit zachovalá přírodní území při navrhování nových dopravních staveb** dostupnými prostředky předcházet nadměrné fragmentaci prostředí a usmrcování

živočichů provozem. Budovat přechody a koridory pro pohyb zvířat přes komunikace.“

4. Systematicky **omezovat nepříznivé dopady dopravy na prostředí** a omezovat rušivé vlivy provozu.

6. **Podporovat ekologicky šetrné formy dopravy**, včetně dalšího rozvoje vhodné situovaných cyklostezek. (SPŽP)

7. **Postupně doplňovat zařízení pro zprůchodnění stávajících komunikací pro volně žijící živočichy**

Především s prvně jmenovaný cíle je Strategie rozvoje Zlínského v rozporu, výstavbu nových rychlostních komunikací podporuje nežádoucí nárůst silniční dopravy, nešetří ani zachovalé přírodní území při navrhování nových dopravních staveb, protože rychlostní komunikace R49 v jakékoliv podobě protne Vizovické vrchy včetně přírodní park Vizovické vrchy a Strategie nijak nezhodnotila smysluplnost tohoto projektu.

## 6.3. Státní politika životního prostředí

V části IV. Sektorové politiky, č. 5. Doprava, jsou uvedena tyto environmentální opatření: **podporovat změnu podílu osobní a nákladní přepravy ve prospěch environmentálně šetrnějších druhů, jako je železniční, kombinovaná a dále veřejná osobní a cyklistická doprava; při modernizaci silniční sítě využívat především stávající silnice, popř. jejich koridory a omezit tím fragmentaci krajiny novými trasami a nesnižovat průchodnost krajiny pro živočichy; systematicky podporovat výraznější podíl ekologicky šetrných druhů dopravy v rámci regionu při tvorbě rozvojových koncepcí a plánů na úrovni krajů; podporovat výstavbu zařízení pro cyklistickou dopravu v kombinaci s veřejnou dopravou (systém bike-and-ride) a pěší dopravou; vytvářet strategii a podporovat rozvoj systému veřejné dopravy v chráněných územích; podporovat environmentální výchovu, vzdělávání a osvětu v oblastech snižování negativních vlivů dopravy na zdraví a životní prostředí aj.)**

Strategie Zlínského kraje ovšem výstavbou nových dálnic podporuje právě ekologicky nešetrnou dopravu a neuvádí žádné opatření, jak snižovat fragmentaci krajiny.

## 6.4. Státní program ochrany přírody a krajiny ČR

V kapitole „4.3.6. Doprava“ se uvádí: „Stanovit základní parametry rozvoje dopravy v celém státě i jednotlivých regionech z hlediska ekologické únosnosti území i z hlediska rezerv (možností, potřeb, nabídek) rozvoje území. Tomu přizpůsobit podíl mezi jednotlivými druhy dopravy jak v rámci transevropských dopravních koridorů, tak v rámci dopravní infrastruktury regionů, a to především z hlediska vlivů dopravy na zdraví populace a na ekologickou situaci v krajině.“

Tento přístup ovšem nebyl ve Strategii uplatněn. V regionu nedošlo ke stanovení žádných parametrů ekologické únosnosti rozvoje území, neproběhlo žádné hodnocení, zda je realizace konkrétních projektů – například R49 – smysluplná a jaký vliv budou mít tyto projekty na situaci v krajině.

## 6.5. Strategie udržitelného rozvoje ČR

IV. 2 Environmentální pilíř - především druhý strategický cíl (v oblasti výstavby dopravní infrastruktury) zní : *minimalizovat nutné zábory území a technickými opatřeními omezovat vliv*

*liniových staveb na složky životního prostředí (již v přípravných stádiích); v oblasti výstavby dopravní infrastruktury: minimalizovat nutné zábory území a technickými opatřeními omezovat vliv liniových staveb na složky životního prostředí (již v přípravných stádiích); v **oblasti strategického plánování: omezovat prostorovou a přepravní náročnost na úrovni státu, krajů a obcí...***

Strategie Zlínského kraje ovšem výstavbou nových zvyšuje prostorovou a přepravní náročnost dopravy.

## **6.6. Strategie udržitelného rozvoje Evropské unie**

V sekci Udržitelná doprava je jedním z operativních cílů a úkolů: „Dosažení vyváženého pokroku na cestě k druhům dopravy šetrným k životnímu prostředí s cílem dosáhnout udržitelného systému dopravy a mobility“ a dále je specifikováno, že „opatření by měla zahrnovat: EU a členské státy přijmou opatření za účelem zlepšení hospodářského a environmentálního výkonu všech druhů dopravy a případně opatření za účelem přesunu silniční dopravy na dopravu železniční a vodní a k používání veřejných dopravních prostředků, včetně snížení intenzity dopravy přeorganizováním výrobního a logistického procesu a změnou chování společně s lepším propojením různých druhů dopravy“ a také „EU a členské státy by se měly zaměřit na možné alternativy nákladní i osobní silniční dopravy, včetně náležitého rozvoje transevropské sítě a kombinovaného spojení pro nákladní dopravu“

Strategie Zlínského kraje ovšem výstavbou nových dálnic – jak vyplývá z předchozího rozboru – nezlepšuje environmentální a dokonce ani hospodářský výkon dopravy. Nepřesouvá silniční dopravu na železniční ani nepodporuje kombinovanou přepravu – naopak, výstavbou nových dálnic a rychlostních komunikací přispěje k dalšímu nežádoucímu nárůstu silniční dopravy.

## **6.7. Bílá kniha Evropské unie o dopravě**

Mezi hlavní sdělení tzv. Bílé knihy EU o dopravě z roku 2001 je oddělit hospodářský růst od růstu dopravy. To se v rámci uplynulých let podařilo jen částečně (u osobní dopravy, u nákladní dopravy je růst dopravy vyšší než ekonomický). Bílá kniha také upozorňuje, že silniční doprava je zodpovědná za 83 % emisí CO<sub>2</sub>, hlavního skleníkového plynu. Z tohoto důvodu klade důraz na „renesanci“ železniční dopravy jako ekologicky šetrnějšího způsobu především pro nákladní dopravu, navrhuje budování nových tratí především pro nákladní dopravu nebo zkapacitnění úseků, které jsou v rámci celoevropské železniční sítě „hrdly láhve“.

V roce 2010 by měla být představena nová Bílá kniha o dopravě a nový dokument „A sustainable future for transport“, představený v tomto roce rovněž klade důraz na trvalou udržitelnost. Mezi prioritními osami transevropské sítě TEN-T není žádný dálniční úsek projektu R49. Udržitelná doprava pro budoucnost je podle tohoto dokumentu taková, která dokáže bez stavby nové technické infrastruktury udělat hodně s více limitovanými prostředky – což je situace, v které se v důsledku ekonomické krize nachází i ČR. V souvislosti s výstavbou nových silnic odhaduje celkové náklady na 1,5 % HDP, přičemž nejčastější externality, které doprava způsobuje, jsou odhadovány na 2,6 %. Tyto externality jsou však obecně placeny občany, kteří nejsou s dopravním sektorem nijak spjati a není tak dodrženo pravidlo, že „znečišťovatel platí“.

Strategie Zlínského kraje však žádným způsobem nerespektuje dopravní politiku EU, přestože je Zlínský kraj její součástí. Výstavba nových, nijak neodůvodněných dálničních úseků je tak překážkou rozvoje ekologicky šetrnějších forem dopravy.

## 6.8. Karpatská úmluva

Česká republika je jedním ze signatářů Rámcové smlouvy o ochraně a udržitelném rozvoji Karpat (tzv. „Karpatská úmluva“), otištěné ve Sbírce mezinárodních smluv č. 47/2006. V článku č. 8 se například praví: „*Smluvní strany provádějí takové koncepce, plány a politiky plánování a rozvoje udržitelné dopravy a infrastruktury, které zohledňují zvláštnosti horského prostředí tím, že berou v úvahu ochranu citlivých oblastí, především oblastí s vysokou biologickou rozmanitostí, migračních tras nebo oblastí mezinárodního významu, ochranu krajiny a biologické rozmanitosti a oblastí zvláště významných pro cestovní ruch.*“ V článku 4 se hovoří o velkých šelmách: „*Strany přijmou vhodná opatření k zajištění vysoké úrovně ochrany a udržitelného využívání přírodních a polopřírodních stanovišť, jejich kontinuity a spojitosti, a rostlinných a živočišných druhů charakteristických pro Karpaty, zejména ochrany ohrožených a endemických druhů a velkých šelem.*“

Strategie Zlínského kraje ovšem výstavbou nových dálnic a rychlostních komunikací v citlivých oblastech – například ve Vizovických vrších je v rozporu s Karpatskou úmluvou a nezohledňuje ani migrační trasy velkých šelem.

## 7. Požadavky Hnutí DUHA

**Z výše uvedených důvodů požadujeme, aby Ministerstvo životního prostředí koncepci zamítlo nebo dalo následující podmínky stanoviska:**

1. vyloučení realizace cíle 3.3.1 a 4.1.3. „Napojit silniční síť regionu na dálniční síť ČR a SR“ nebo alespoň ze zásobníku možných opatření vypustilo bod 3.3.1b. a 4.1.3.b „vybudování rychlostní komunikace R 49“
2. vyloučení realizace cíle 1.2.1 „Do SPZ Holešov lákat výrobu s vysokou přidanou hodnotou a služby“ a 1.4.1. „Efektivně naplnit strategickou průmyslovou zónu Holešov“
3. Změnit veškeré výše citované rozpory v textu Strategie tak, aby směřovaly výlučně k podpoře lokální ekonomiky, železniční a kombinované dopravy a hromadné dopravy.

Miroslav Kutal

Koordinátor Hnutí DUHA Olomouc