

6. POROVNÁNÍ ZJIŠTĚNÝCH NEBO PŘEDPOKLÁDANÝCH Kladných a záporných vlivů podle jednotlivých variant řešení a jejich zhodnocení. Popis metod vyhodnocení včetně jejich omezení.

Posuzovaná koncepce jakožto návrh ZÚR Olomouckého kraje je zpracována (až na výjimky) v podstatě invariantně. Na rozdíl od této koncepce se při výběru a schvalování jednotlivých záměrů bude jednat vesměs o variantní řešení, eventuálně může takovéto řešení být příslušným úřadem vyžadováno.

Pro výběr konkrétních projektů z hlediska jejich vlivu na životní prostředí je vhodné použít standardizovaný postup, aby nedocházelo k rozdílům v hodnocení různých aktivit. Takovýto postup je nastíněn v následující kapitole 7 a je mimo jiné obsahem tabulek, uvedených v příloze.

Při hodnocení jednotlivých, byť obdobných projektů je přitom legitimní očekávat zcela různé konečné hodnocení vzhledem k nejrůzněji pojatým územním, technologickým a technickým řešením daného záměru.

Ze sporadických variantních možností jsou to zejména územní varianty vedení komunikací:

- R 35 v prostoru obce Krchleby na Moravě
- I/11 v oblasti obce Bukovice u Písařova
- I/46 v místě t.zv. východní tangenty Olomouce
- II/449 v prostoru obcí Uničov, Červenka a Litovel

Jako stále diskutované další varianty lze uvést na př. trasování t.zv. labské větve průplavu Dunaj- Odra- Labe (D-O-L). Zatímco varianta průplavu D-O-L, hájená dle dříve přijatých celostátních dokumentů prochází (labská větev) přímo přes území CHKO Litovelské Pomoraví, je do posuzované koncepce zahrnuto již pouze vedení této větve mimo tuto oblast (jako východní tangenta CHKO). Tato varianta je zjevně k zmíněné oblasti daleko šetrnější. Uvedené vodní dílo však jako vysoce kontroverzní nebylo do schválené politiky územního rozvoje ČR zařazeno. U labské větve se nabízí spíše propojení Baltické moře- Severní moře realizovat na území Německa (menší délka, méně střetů, nižší ekonomická náročnost).

Stejně tak jsou na př. u vedení komunikace I/44 v lokalitě Červenohorské sedlo- Jeseník zpracována variantní řešení s tím, že stavba Rapotín- Jeseník vč. tunelů (Červenohorské sedlo, Loučná n/D, Křížový vrch) již proběhla procesem posouzení vlivů na

ŽP. Souhlasné stanovisko pro ni vydalo MŽP dne 7.10.2003 pod č.j. 4916/OIP/03. Paralelně je však uvažováno se zkapacitněním povrchového vedení této silnice přes Červenohorské sedlo. Postoj příslušného orgánu ochrany přírody k záměru zkapacitnění tahu I/44 Rapotín-Jeseník-Polsko je již řadu let jednoznačně negativní. Důvody tohoto postoje lze spatřovat především v následujících vlivech:

- vznik nepřekonatelné migrační bariéry v území
- narušení biotopů zvláště chráněných rostlin a živočichů
- narušení krajinného rázu
- navýšení intenzity dopravy s negativními důsledky (hluk, znečištění ovzduší)

Specifické hodnocení možných variantních řešení, včetně navržení preventivních a kompenzačních opatření bude v řadě případů nutné odsunout až do fáze posuzování konkrétního projektového návrhu. Již dnes je však zřejmé, že závažný zásah do zvláště chráněných území či do systému NATURA 2000 je nepřijatelný a pokud by v dalších fázích došlo k několika variantám, bylo by třeba dát přednost variantě s minimálním zásahem do těchto území, ve smyslu vyjádření příslušných orgánů státní správy na úseku ochrany přírody.

Metody vyhodnocení vlivů předložené koncepce spočívaly v multifunkčním hodnocení na životní prostředí a na ochranu veřejného zdraví, jak je toto detailně rozvedeno v kapitole 5 a 7. Toto bylo provedeno jak pro dlouhodobé cíle předložené koncepce, tak pro zvolené referenční cíle na uvedených úsecích.

Současně bylo provedeno obdobné souhrnné hodnocení možných negativních vlivů všech záměrů na všechny složky životního prostředí a uvedeno tabelárně v kapitole 11.

Jako všechny hodnotící metody obdobného charakteru jsou i tyto zatíženy jistou subjektivní chybou, kterou jsme se snažili eliminovat zaangažováním většího počtu osob (min. 5) do vlastního hodnocení.