Praha dne 11. prosince 2025
Č. j.: MZP/2025/710/4018
Vyřizuje: Ing. Hurková
Tel.: 267 122 082
E–mail: Aneta.Hurkova@mzp.gov.cz

ZÁVAZNÉ STANOVISKO K POSOUZENÍ VLIVŮ PROVEDENÍ ZÁMĚRU NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

(dále také jen „závazné stanovisko")

podle § 9a odst. 1 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon")

Závazná část

Název záměru: **Dálnice D49, stavba 4901 Hulín – Fryšták; vybrané stavební objekty**

Kapacita (rozsah) záměru: Předmětem záměru je 12 stavebních objektů (SO), které jsou součástí pravomocně stavebně povolené a téměř dokončené dálnice D49, stavby 4901 Hulín – Fryšták o délce 17,013 km (staničení km 0,887 – 17,900 hlavní trasy) – vlastní dálnice není předmětem posuzování. Tyto stavební objekty však pravomocným povolením aktuálně nedisponují, neboť stavební povolení, které jim bylo vydáno, bylo na základě rozsudků správních soudů zrušeno, resp. u SO 327 není v právní moci. Záměr představuje tři skupiny stavebních objektů, z nichž první skupinou jsou krátké úseky pozemních komunikací a zbývající dvě skupiny mají charakter opatření ke zmírnění negativních vlivů na životní prostředí (odlučovače ropných látek (ORL), retenční nádrže (RN) a protihlukové stěny). Jedná se o následující stavební objekty:

- Objekty pozemních komunikací – větev v MÚK Třebětice, příjezd k ORL a provizorní napojení dálnice (SO 102 TRE3, 169.3 a 189.1 – část ŘSD),
- Vodohospodářské objekty – ORL a retenční nádrž (SO 313, 325, 326, 327 a 328),

- Objekty pozemních staveb – protihlukové stěny (SO 701.1, 702, 703.2 a 703.4).

Mimo objekty SO 102 (MÚK Třebětice, rampa TRE 3) a SO 189.1 (Provizorní napojení úseku 4901 na silnici II/490 – část ŘSD) již byly všechny ostatní SO realizovány (po získání pravomocného stavebního povolení, které bylo na základě rozsudků správních soudů zrušeno, nebo o právní moc přišlo). U SO 326 (ORL v km 17,050) zbývá dokončit terénní úpravy v okolí SO.

Dobudování předmětných SO je nezbytné pro zprovoznění celého úseku dálnice D49, stavby 4901 Hulín – Fryšták.

Termín zahájení realizace záměru: 2023 (již zahájena)

Předpokládaný termín dokončení realizace záměru: 2026.

Zařazení záměru dle přílohy č. 1 k zákonu:	Bod 47 (Dálnice I. a II. třídy), kategorie I přílohy č. 1 k zákonu, a to jako změna záměru dle § 4 odst. 1 písm. b) zákona
Umístění záměru:	kraj: Zlínský obec: Pravčice, Třebětice, Zahnašovice, Žeranovice, Horní Lapač, Fryšták k. ú.: Pravčice, Třebětice, Zahnašovice, Žeranovice, Horní Lapač, Dolní Ves
Obchodní firma oznamovatele:	Ředitelství silnic a dálnic, státní podnik
IČ oznamovatele:	659 93 390
Sídlo (bydliště) oznamovatele:	Čerčanská 2023/12, 140 00 Praha 4

Ministerstvo životního prostředí jako příslušný úřad na základě § 21 písm. c) zákona a na základě § 9a odst. 1 a přílohy č. 6 k zákonu

vydává

S O U H L A S N É Z Á V A Z N É S T A N O V I S K O

k záměru

Ministerstvo životního prostředí
Vršovická 1442/65, 100 10 Praha 10

(+420) 26712-1111
posta@mzp.cz
ISDS: 9gsaax4
www.mzp.cz

„Dálnice D49, stavba 4901 Hulín – Fryšták; vybrané stavební objekty"

Ministerstvo životního prostředí na základě § 9a odst. 1 zákona

stanoví

následující podmínky pro navazující řízení:

I. Podmínky pro fázi přípravy záměru:

1. Součástí dokumentace pro (opakované) povolení SO 702.1 bude hluková studie s podrobnější analýzou hlukové situace ve výpočtovém bodě č. 6 (Třebětice č.p. 42 a č.p. 52). Tato analýza musí zahrnovat řádné zdůvodnění volby vzdálenějšího referenčního objektu č.p. 42 pro výpočet hlukové zátěže, vyhodnocení vlivu jednostranné pohltivé protihlukové stěny SO 702.1 na šíření hluku směrem k tomuto bodu a porovnání s variantou protihlukové stěny po obou stranách předmětného úseku 4901. Hlukové posouzení bude zpracováno jak pro výhledový stav provozu samotného úseku 4901, tak zejména pro výhledový stav zahrnující kumulaci s dalšími navazujícími úseky dálnice D49. Hlukové posouzení musí prokázat splnění hygienických limitů hluku ve všech uvažovaných stavech provozu. V případě, že výpočty prokážou jejich překročení nebo nedostatečnou rezervu vůči limitům, bude dokumentace pro (opakované) povolení záměru obsahovat návrh adekvátních a technicky proveditelných protihlukových opatření, která zajistí dosažení a dlouhodobé udržení hlukové zátěže pod úrovní stanovených hygienických limitů.
2. Součástí dokumentace pro (opakované) povolení SO 327 bude havarijní a provozní řád, který bude zahrnovat postup pro uzavření odtoku pomocí stavítka v šachtě Š10a v případě havárie s únikem závadných látek. Retenční nádrž bude v tomto postupu využita jako záchytný prostor pro případnou kontaminaci.
3. Součástí dokumentace pro (opakované) povolení SO 327 bude popis kompletního a aktuálního funkčně provázaného systému retenční nádrže SO 327, zahrnujícího nornou stěnu na přítoku, sdružený výpustný objekt s vírovým regulátorem a vřetenovým šoupětem, a stavítkovou šachtu jako havarijní uzávěr. Před uvedením souvisejícího úseku stavby 4901 do trvalého provozu bude prověřena a deklarována havarijní připravenost tohoto systému.
4. Součástí dokumentace pro (opakované) povolení záměru bude dokument „Aktualizace projektu monitoringu životního prostředí" (HBH Projekt, 03/2017), na jehož plnění bude v relevantních souvislostech ke konkrétním stavebním objektům záměru „Dálnice D49, stavba 4901 Hulín – Fryšták; vybrané stavební objekty" odkázáno také v příslušných částech souhrnné technické zprávy této dokumentace.

II., III. Podmínky pro fázi realizace (výstavby) a podmínky pro fázi provozu záměru:

Nejsou stanoveny.

IV. Podmínky pro monitorování a rozbor vlivů záměru na životní prostředí:

5. Pokračovat v monitoringu podle dokumentu „Aktualizace projektu monitoringu životního prostředí" (HBH Projekt, 03/2017), který zahrnuje také monitorovací body vztahující se k provozu stavebních objektů záměru „Dálnice D49, stavba 4901 Hulín – Fryšták; vybrané stavební objekty". Tyto body jsou vůči záměru relevantní zejména v oblastech hluku, vodního prostředí a bioty. Monitoring bude zahrnovat nejen rozsah sledování, měření a metodik uvedený v dokumentu, ale také řešení poprojektové analýzy a návrhu případných opatření. Monitoring musí být proveden v časovém rámci definovaném v uvedeném dokumentu, tj. ve třech etapách: před zahájením výstavby, v průběhu výstavby a po uvedení záměru do zkušebního provozu. U každé monitorované složky životního prostředí (v oblasti hluku, vodního prostředí a bioty) bude respektována její stanovená frekvence a délka sledování tak, jak je uvedeno v příslušných kapitolách dokumentu. Případné odchylky nebo změny oproti uvedenému dokumentu budou doloženy vyhodnocením jejich dopadu na vlivy související s těmito samostatně posouzenými 12 objekty.

Odůvodnění

Odůvodnění vydání souhlasného stanoviska včetně odůvodnění stanovení uvedených podmínek:

Předmětem posuzovaného záměru je 12 stavebních objektů (SO) nezbytných pro dokončení a zprovoznění souvisejícího úseku dálnice D49 – stavby 4901 Hulín–Fryšták (dále jen „úsek 4901"). Tyto objekty představují nedokončené části původní stavby D49 Hulín–Fryšták, pro kterou bylo Ministerstvem životního prostředí dne 22. 11. 2016 pod č. j. 63881/ENV/16 vydáno závazné stanovisko k vlivům prioritního dopravního záměru na životní prostředí (dále jen „prioritní závazné stanovisko") dle § 23a zákona. Platnost tohoto prioritního závazného stanoviska byla pětiletá, bez možnosti prodloužení. Další specifikum tohoto prioritního závazného stanoviska spočívalo v tom, že proces, na jehož konci bylo vydáno, byl na rozdíl od běžných procesů posouzení vlivů záměrů na životní prostředí veden v souladu s § 23a zákona jako neveřejný, tedy zejm. bez přístupu veřejnosti a dotčené veřejnosti. To je určující skutečnost pro vývoj povolovacího procesu u předmětných 12 SO (viz níže). Dálnice D49 v úseku stavby 4901 je v současnosti téměř dokončena a její první část mezi Hulínem a Holešovem byla uvedena do předčasného užívání v prosinci 2024. Zprovoznění zbývající části úseku mezi Holešovem a Fryštákem je však podmíněno dokončením dvanácti stavebních objektů, které do skončení platnosti prioritního závazného stanoviska nezískaly pravomocné stavební povolení. Následně byla tato povolení vydána, ale již nemohla být opřena o prioritní závazné stanovisko z roku 2016. U předmětných stavebních objektů bylo doloženo vyjádřením Krajského úřadu Zlínského kraje ze dne 23. 5. 2023, č. j. KUZL 47484/2023 (resp. opravným usnesením uvedeného vyjádření ze dne 21. 9. 2023, č.j. KUZL 82259/2023), že se jedná o nevýznamnou změnu povoleného záměru (dálnice), a byly tedy povoleny v řízeních, která nebyla navazujícími řízeními, tak jako každá jiná obdobná nevýznamná změna stávajících dálnic v České republice.

Správní soudy svými pravomocnými rozsudky (rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 24. 4. 2025, č. j. 9 As 1/2025 – 56, rozsudek Městského soudu v Praze ze dne 19. 12. 2024, č. j. 10 A 77/2024 – 106) v roce 2024 a 2025 konstatovaly, že povolovací řízení k těmto stavebním objektům musí být vedeno s možností účastenství dotčené veřejnosti podle § 3 písm. i) bodu 2. zákona, protože jde o nedílnou součást původního záměru D49 Hulín–Fryšták, podléhajícího posuzování vlivů na životní prostředí. Ministerstvo dopravy proto dne 8. 7. 2025 rozhodnutím č. j. MD-11166/2024-220/50 zrušilo stavební povolení vydané pro 11 z 12 předmětných stavebních objektů Dopravním a energetickým stavebním úřadem dne 8. 2. 2024, č. j. DESU/112/000797/24, a věc mu vrátilo k novému projednání. Důsledkem uvedených rozsudků a jejich výkladu, který je uveden ve zmíněném rozhodnutí Ministerstva dopravy, je, že možnosti účastenství dotčené veřejnosti podle § 3 písm. i) bodu 2. zákona nelze docílit jinak, než vedením navazujícího řízení podle § 3 písm. g) zákona. Navazující řízení pak podle § 9a odst. 3 zákona nelze vést bez existence platného závazného stanoviska k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí (dále jen „stanovisko EIA"). Celkovým důsledkem tedy byla nutnost provedení nového posouzení podle § 3 písm. l) zákona k předmětnému záměru, který by, jak již je uvedeno výše, za běžných okolností nepodléhal ani zjišťovacímu řízení. Dopravní a energetický stavební úřad proto následně usnesením ze dne 29. 7. 2025, č. j. DESU/112/019028/25, stavební řízení zastavil a vyzval dne 30. 7. 2025, č. j. DESU/112/019260/25, oznamovatele záměru k doložení závazného stanoviska EIA ke stavbě, která je předmětem žádosti o stavební povolení, včetně posouzení kumulativních vlivů vztažených ke stavbě "Dálnice D49, stavba 4901 Hulín – Fryšták". Uvedená bezprecedentní přísnost rozsudků a na ně navázaných kroků Ministerstva dopravy a Dopravního a energetického stavebního úřadu (tj. nutnost získat nové stanovisko EIA pro jinak marginální SO) vyplývá (viz rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 24. 4. 2025, č. j. 9 As 1/2025 – 56) mj. právě z výše zmíněné skutečnosti, že se v původním procesu posouzení vlivů záměru na životní prostředí vedeném k prioritnímu dopravnímu záměru "D49 Hulín – Fryšták" podle § 23a zákona v roce 2016 nemohla v souladu s tímto ustanovením účastnit veřejnost ani dotčená veřejnost – o to větší důraz proto soudy kladly na možnost účasti veřejnosti a dotčené veřejnosti alespoň v povolovacích řízeních, byť se jedná o marginální změny povolené dálnice. Z uvedeného je zřejmé, že zde judikovaný přístup nemůže být aplikován na obdobné situace v jiných povolovacích procesech, ve kterých figuruje standardní stanovisko EIA vydané ve standardním procesu posouzení vlivů záměru na životní prostředí. Rozsudky se týkají výhradně povolovacího procesu, kterému předcházelo posouzení prioritního dopravního záměru podle § 23a zákona.

V návaznosti na tato rozhodnutí následně Ředitelství silnic a dálnic, s. p., připravilo dokumentaci vlivů záměru na životní prostředí (dále jen „dokumentace EIA" nebo „dokumentace") jako podklad pro nový proces posuzování vlivů na životní prostředí (dále jen „proces EIA") v rozsahu požadovaném ze strany Dopravního a energetického stavebního úřadu. Nad rámec požadavků Dopravního a energetického stavebního úřadu zahrnul oznamovatel do dokumentace EIA rovněž 12. stavební objekt (SO 327), který sice nefiguruje ve výše uvedeném zrušeném stavebním povolení, a tedy ani v uvedených rozsudcích, ale z hlediska stavu povolovacího procesu se nachází v obdobné situaci (je nedílnou součástí dálnice D49; jednalo se o prioritní dopravní záměr; SO 327 nedisponuje pravomocným stavebním povolením, resp. povolením záměru). S ohledem na to, že jde o tentýž projekt, tentýž úsek dálnice a tentýž (někdejší) prioritní dopravní záměr, bylo nezbytné jeho povolovací proces řešit obdobnými

postupy, tj. podle požadavků uvedených rozsudků a podle výkladu rozsudků Ministerstvem dopravy. Cílem je získání nového závazného stanoviska EIA, na jehož základě budou následně vedena navazující řízení pro dotčených 12 stavebních objektů, v souladu s požadavky rozsudků a jejich výkladu ze strany Ministerstva dopravy. Dokumentace vychází z podkladů projektové dokumentace pro stavební povolení (DSP) a z aktuálního stavu téměř dokončené stavby úseku 4901.

Zařazení záměru podle § 4 odst. 1 písm. b) zákona vychází ze specifické procesní situace, která nastala v důsledku názoru správních soudů a jejich pravomocných rozsudků týkajících se povolování vybraných stavebních objektů stavby D49, 4901 Hulín–Fryšták. Ačkoli Krajský úřad Zlínského kraje ve svém vyjádření ze dne 23. 5. 2023, č. j. KUZL 47484/2023 (resp. opravným usnesením uvedeného vyjádření ze dne 21. 9. 2023, č.j. KUZL 82259/2023), uvedl, že posuzovaný záměr (vyjádření se týká 11 z 12 předmětných SO) nepředstavuje významnou změnu záměru a sám o sobě by nepodléhal posuzování podle zákona, z tohoto závěru již nemohly správní orgány ani oznamovatel nadále vycházet. Obdobně krajský úřad vydal vyjádření ze dne 8. 2. 2023, č.j. KUZL 15146/2023 ke 12. stavebnímu objektu (SO 327), ve kterém konstatoval, že SO 327 nenaplňuje dikci § 4 zákona, a tudíž není předmětem posuzování podle zákona. Ani z tohoto vyjádření však v daném případě správní orgány ani oznamovatel již nemohly vycházet.

Vybrané stavební objekty jsou nedílnou součástí již jednou komplexně posouzené a pravomocně povolené dálnice D49 spadající do bodu 47 kategorie I přílohy č. 1 k zákonu, záměr dálnice je tedy záměrem posuzovaným vždy. V takové situaci je standardní postup vždy následující. Je-li do správního řízení, které je uvedeno v § 3 písm. g) zákona, předkládán k vydání povolení záměr, který by mohl naplňovat dikci § 4 odst. 1 zákona, je třeba správnímu orgánu doložit, zda záměr toto ustanovení naplňuje nebo nikoliv, aby buď došlo k vyloučení možnosti, že by dané řízení mělo být vedeno jako navazující řízení (tj. vyjádření příslušného úřadu podle zákona, že záměr zákonu nepodléhá), anebo naopak (pokud záměr zákonu podléhá) k provedení zjišťovacího řízení, aby bylo doloženo, že záměr posouzení podle zákona nepodléhá (a správní řízení tedy nebude vedeno jako navazující ve smyslu zákona), anebo podléhá (v takovém případě je třeba získat závazné stanovisko EIA a správní řízení následně bude vedeno jako navazující ve smyslu zákona). Jedná-li se o změnu stávajícího (nebo povoleného záměru ve smyslu § 3 písm. m) zákona), který by (kdyby nebyl stávající ani povolený, nýbrž pouze navržený) naplňoval dikci některého bodu přílohy č. 1 k zákonu uvedeného v kategorii I (tak jako v předmětném případě povolený záměr dálnice v úseku Hulín – Fryšták), potom je třeba na změnu takového stávajícího nebo povoleného záměru nahlížet jako na změnu, která by potenciálně mohla naplňovat ustanovení § 4 odst. 1 písm. a) nebo b) zákona, a podléhat tedy posouzení, popř. alespoň zjišťovacímu řízení. Zde tedy nastává prostor pro podání žádosti o vyjádření podle § 23 odst. 3 a 4 zákona, aby příslušný úřad u takové změny konstatoval, zda je tzv. významná (a § 4 odst. 1 písm. a) nebo b) zákona naplňuje), anebo tzv. nevýznamná (a § 4 odst. 1 písm. a) nebo b) zákona nenaplňuje). To je standardní postup vždy, kdy u navrhované změny stávajícího nebo povoleného záměru nepanuje jistota, zda tato změna tzv. spadá pod zákon, přičemž tato nejistota může u oznamovatele nastat mj. i v případě navržených změn stávajících záměrů, u kterých nikdy žádné postupy EIA neproběhly (byly povoleny a realizovány v době, kdy právní předpisy v oblasti EIA neexistovaly), nebo u kterých proces EIA proběhl, ale jeho konečný výstup

(stanovisko EIA) již neexistuje, neboť je již neplatné, a tedy irelevantní. Naopak, je-li do správního řízení, které je uvedeno v § 3 písm. g) zákona, předkládán k vydání povolení záměr (případně část záměru), k němuž platné stanovisko EIA existuje, není pochyb o tom, že dané řízení bude vedeno jako navazující ve smyslu zákona se všemi specifiky, která zákon u navazujících řízení vyžaduje.

Klíčová změna právního posouzení nastala v okamžiku, kdy soudy v roce 2024 a 2025 pravomocně rozhodly, že řízení o povolení předmětných 12 stavebních objektů musí být vedeno s možností účasti spolků, a to právě s odkazem na skutečnost, že tyto stavební objekty byly historicky posouzeny v procesu EIA jako nedílná součást stávající dálnice, aniž by jakkoliv zohlednily fakt, že prioritní závazné stanovisko, které z tohoto procesu EIA vzešlo, je již neplatné, a tedy bez dalšího nepoužitelné a irelevantní. Namísto výše popsaného obecného standardního postupu byly tedy správní orgány a potažmo i oznamovatel nuceny přistoupit k doložení nikoliv vyjádření krajského úřadu, že předmětných 12 SO je nevýznamnou změnou stávající pravomocně povolené dálnice, jak bylo možné dle běžné praxe očekávat, nikoliv ani závěru zjišťovacího řízení, ve kterém by velmi pravděpodobně příslušný úřad dospěl k závěru, že tyto stavební objekty nepodléhají posouzení dle zákona, ale dokonce rovnou nového závazného stanoviska EIA, jako by se nejednalo o 12 z pohledu přílohy č. 1 k zákonu marginálních stavebních objektů, ale jako by se jednalo o samu novou dálnici. V souvislosti s touto bezprecedentní situací, která je důsledkem uvedených rozsudků a jejich výkladu ze strany Ministerstva dopravy, bylo tedy nezbytné zodpovědět otázku zařazení předloženého záměru podle zákona. Předmětem záměru je 12 stavebních objektů, které objektivně jsou změnou stávající povolené dálnice. Nejpřiléhavějším zařazením se tedy jeví § 4 odst. 1 písm. b) zákona – tedy jako významná změna záměru zařazeného do bodu 47 přílohy č. 1 k zákonu (zařazení pod § 4 odst. 1 písm. a) zákona je vyloučeno, neboť toto ustanovení předpokládá dosažení limitní hodnoty, které ale v příslušném bodu 47 přílohy č. 1 k zákonu není stanovena). V této situaci nejde o to, že by samotné stavební objekty svým rozsahem či charakterem naplňovaly hledisko významnosti; naopak jedná se zjevně o změny dálnice, které jsou nevýznamné. Významnost zde vzniká výhradně z formálních důvodů, tedy jako důsledek plnění a respektování požadavků výše uvedených rozsudků a z jejich závazného výkladu aplikovaného Ministerstvem dopravy (viz výše). Takto zařazené záměry podléhají posouzení, pokud se tak stanoví ve zjišťovacím řízení. Oznamovatel může podle § 6 odst. 3 zákona i u takto zařazených záměrů zjišťovací řízení vynechat a dobrovolně rovnou podstoupit plné posouzení. S ohledem na nutnost získat závazné stanovisko EIA, která z rozsudků a jejich výkladu Ministerstvem dopravy vyplývá, byl v daném případě oznamovatel nucen toto možnost zvolit povinně, neboť v případě zjišťovacího řízení by neměl jistotu, že jeho závěr bude vyžadovat posouzení a že tedy bude vydáno závazné stanovisko EIA, jak požadují rozsudky a jejich výklad Ministerstva dopravy. Ačkoliv se tedy věcně jedná o změny marginální a nevýznamné, formálně je nezbytné označit je za významné a zařadit je dle § 4 odst. 1 písm. b) zákona, čímž ve spojení s postupem podle § 6 odst. 3 zákona dojde k naplnění požadavků rozsudků a jejich výkladu ze strany Ministerstva dopravy, tedy k vydání závazného stanoviska EIA k záměru, který by jinak zákonu nepodléhal.

Záměr je posuzován v jediné aktivní variantě, tj. v provedení těchto vybraných stavebních objektů. Porovnání je provedeno výlučně vůči nulové variantě, která by znamenala nerealizaci těchto SO a současně nezprovoznění navazující části úseku 4901.

Dne 12. 8. 2025 byla na MŽP předložena dokumentace EIA, zpracovaná RNDr. Tomášem Šikulou, držitelem autorizace ve smyslu § 19 zákona (rozhodnutí o udělení autorizace č.j. 8175/1488/OIP/03; poslední rozhodnutí o prodloužení platnosti autorizace č. j. MZP/2022/710/2473), v rozsahu přílohy č. 4 k zákonu. Přílohami dokumentace jsou kromě technických, analytických výkresů a vizualizace i dále uvedené odborné studie: Hluková studie (HBH Projekt spol. s r.o., 07/2025), Rozptylová studie (HBH Projekt spol. s r.o., 08/2025), Intenzity dopravy (SUDOP PRAHA a.s., 06/2025) a Vyhodnocení vlivů na veřejné zdraví (ATEM – Ateliér ekologických modelů, s.r.o., 08/2025).

Z hodnocení vlivů posuzovaného záměru na životní prostředí a veřejné zdraví uvedeného v dokumentaci vyplývá, že realizace záměru je akceptovatelná. Převážná část vlivů je hodnocena jako nevýznamná, případně příznivá, a to jak ve fázi výstavby, tak po uvedení stavby do provozu. Vlivy byly posuzovány samostatně i kumulativně ve vztahu k celému úseku dálnice. Žádný ze specifických vlivů není natolik významný, aby vylučoval realizaci záměru.

Vlivy na obyvatelstvo a veřejné zdraví byly hodnoceny jako středně významně příznivé. Samotná výstavba záměru (resp. dokončení výstavby) 12 SO nemá přímý vliv na dopravu v sídelních oblastech, a tedy ani na související zdravotní rizika. Dokončení SO však umožní uvedení již hotového úseku dálnice D49 do provozu, což následně povede k přesunu dopravy ze sídelních oblastí na dálnici. Tím dojde ke snížení zdravotních rizik spojených s hlukem a znečištěním ovzduší. Výsledky zdravotní studie ukazují, že nárůst zdravotních rizik je zanedbatelný, zatímco pozitivní dopady převažují. Výstavba se týká pouze tří objektů a probíhá mimo obytnou zástavbu, bez významného vlivu na veřejné zdraví.

Vlivy na ovzduší a klima jsou hodnoceny jako nevýznamně příznivé. Výstavba nezpůsobí významné emise a provoz dvou komunikací (SO 102 a SO 189.1) má marginální dopad. Výpočty imisních příspěvků pro rok 2045 ukazují, že žádné limity nejsou překročeny, s výjimkou benzo(a)pyrenu, kde je překročení způsobeno imisním pozadím, nikoliv záměrem. Dokončení 12 SO, které jsou předmětem záměru, však umožní uvedení celého úseku dálnice do provozu, a teprve tato změna dopravního systému povede ke zlepšení kvality ovzduší v sídlech, kudy dnes prochází tranzitní doprava. Vlivy na klima jsou minimální a rizika klimatických změn byla vyhodnocena jako nízká.

Vlivy na hlukovou situaci jsou hodnoceny jako nevýznamně až mírně příznivé. Protihlukové stěny zajistí dodržení hygienických limitů hluku v okolí dálnice. Pouze v jednom výpočtovém bodě (č. 6) je požadováno doplnění ochranného opatření. Výstavba probíhá mimo chráněnou zástavbu, a provoz záměru nepřinese nové významné zdroje hluku. Dokončení 12 SO, které jsou předmětem záměru, však umožní uvedení celého úseku dálnice do provozu, a proto lze očekávat snížení hlukové zátěže v obytných částech sídel podél stávající trasy, neboť doprava bude převedena do nové polohy. Protihluková opatření řady SO 700 zajistí plnění hygienických limitů hluku v okolí napojení a průjezdů obcemi, přičemž případné odchylky budou ověřeny systémem monitoringu a případně doplněnými opatřeními. Vibrace, zápach a záření byly hodnoceny jako nevýznamné.

Vlivy na povrchové a podzemní vody jsou hodnoceny jako nevýznamně až mírně příznivé. Záměr zahrnuje technická opatření pro předčištění srážkových vod (odlučovače ropných látek (dále také „ORL"), retenční nádrž), čímž přispívá k ochraně vodních toků a vodních zdrojů.

Havarijní plán a technické zabezpečení minimalizují riziko kontaminace. Výstavba probíhá bez přímého dotčení vodních útvarů, provoz je bezpečný z hlediska vodního hospodářství. Dokončení 12 SO, která jsou předmětem záměru, však umožní uvedení již hotového úseku dálnice D49 do provozu, čímž bude zajištěno předčištění srážkových vod z dálnice D49 a snížení rizika kontaminace povrchových a podzemních vod v okolí obytných sídel. V kumulaci s provozem souvisejícího úseku 4901 se předpokládá nevýznamný až málo nepříznivý vliv na kvalitu vodních útvarů, přičemž plnění podmínek tohoto závazného stanoviska týkající se odvodnění, odlučovačů ropných látek a retenčních nádrží zajistí eliminaci negativních dopadů na vodní zdroje a recipienty.

Vlivy na půdu jsou hodnoceny jako středně významně nepříznivé, avšak akceptovatelné. Nové záborové zásahy nevznikají, výstavba probíhá na již připravených plochách. Rizika kontaminace půdy jsou minimalizována technickými opatřeními. Vlivy z provozu dvou komunikací jsou marginální a kompenzovány úbytkem dopravy na stávající síti.

Vlivy na horninové prostředí a přírodní zdroje jsou hodnoceny jako nevýznamné. Záměr nezasahuje do ložisek nerostných surovin ani neomezuje jejich budoucí využití. Spotřeba surovin je minimální a nevyžaduje otevření nových ložisek.

Vlivy na biologickou rozmanitost jsou hodnoceny jako nevýznamně až středně významně nepříznivé, avšak akceptovatelné. Výskyt zvláště chráněných druhů byl potvrzen, ale bez zásahu do jejich biotopů. Technická opatření (protihlukové stěny, ORL, retenční nádrž) přispívají k ochraně fauny a vodních ekosystémů. Ekologická stabilita území zůstává zachována a migrační prostupnost územím je i v souvislosti s úsekem D49 zachována díky vhodně navrženým migračním objektům, umožňujícím bezpečný pohyb živočichů mezi jednotlivými biotopy.

Vlivy na krajinu a její ekologické funkce jsou hodnoceny jako středně významně nepříznivé, avšak akceptovatelné. Dominantním prvkem území je již realizované těleso dálnice. Záměr nezhoršuje fragmentaci krajiny, protihlukové stěny jsou vizuálně upraveny a doplněny vegetací. Vlivy na krajinný ráz jsou nevýznamné.

Vlivy na hmotný majetek a kulturní dědictví jsou hodnoceny jako nevýznamně příznivé. Záměr nevyžaduje demolice ani nezasahuje do památkově chráněných objektů. Archeologický průzkum byl již proveden. Přesun dopravy na dálnici, který bude realizací záměru umožněn, přispěje ke snížení negativních vlivů na kulturní dědictví v sídlech.

Vlivy na instituty ochrany přírody dle zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů (dále také „zákon č. 114/1992 Sb.“), jsou hodnoceny jako nevýznamné. Záměr nezasahuje do zvláště chráněných území ani lokalit Natura 2000. Střety s významnými krajinnými prvky (dále jen „VKP“) a územním systémem ekologické stability (dále jen „ÚSES“) jsou okrajové, technická opatření přispívají k ochraně ekologických funkcí.

Kumulativní vlivy záměru jsou hodnoceny jako nevýznamné až mírně příznivé. Samotný předmětný záměr 12 SO generuje jen minimální vlivy, avšak jejich dokončení je nezbytné pro zprovoznění celého úseku 4901 dálnice D49, který představuje rozhodující zdroj kumulativních účinků. V kumulaci s provozem úseku 4091 a celé dálnice D49 dojde zejména k přesměrování dopravy ze stávajících komunikací v obytných oblastech, což povede ke snížení hlukové i imisní zátěže. Technická opatření (ORL, retenční nádrž, protihlukové stěny) zároveň zvyšují ochranu

vodních toků, snižují vlivy na faunu a zlepšují krajinné začlenění infrastruktury. Negativní vlivy kumulace záměru se neprojevují nad rámec původně zjištěných vlivů stavby dálnice v úseku Hulín – Fryšták jako celku, a všechny hodnocené složky životního prostředí zůstávají v úrovni nevýznamných či akceptovatelných vlivů. Celkově je kumulativní vliv záměru vyhodnocen jako přijatelný.

V ostatních vlivech na životní prostředí jsou vlivy záměru dle dokumentace EIA plně akceptovatelné nebo se prakticky neprojeví. Z hlediska přeshraničních vlivů nebyly zjištěny žádné vlivy, které by se mohly negativně projevit. Provedené vyhodnocení v žádném parametru nenaznačuje potenciál k dlouhodobému nebo trvalému překročení příslušnými zákony stanovených limitních hodnot. Podrobnější popis vlivů na jednotlivé složky životního prostředí a veřejné zdraví je předmětem následující části tohoto závazného stanoviska (Souhrnná charakteristika předpokládaných vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví z hlediska jejich velikosti a významnosti).

Záměr je v souladu s platnými Zásadami územního rozvoje Zlínského kraje (dále také "ZÚR ZK") ve znění aktualizací č. 1, 2, 4 a 3 vydaných ke dni 17. 2. 2025, které nabyly účinnosti dne 11. 3. 2025. ZÚR ZK v závazné části vymezují koridor dálnice II. třídy D49 Hulín – Fryšták – Vizovice – Horní Lideč – hranice ČR, který je uveden v kap. 7.1 textové části úplného znění ZÚR ZK po vydání aktualizace č. 3 v popisu veřejně prospěšné stavby pod kódem PK01.

Dopisem ze dne 18. 8. 2025 MŽP rozeslalo dokumentaci EIA dotčeným územním samosprávným celkům a dotčeným orgánům ke zveřejnění a vyjádření. Téhož dne byla dokumentace EIA zveřejněna na internetu v Informačním systému EIA. Každý mohl zaslat své písemné vyjádření k předložené dokumentaci EIA, a to ve lhůtě do 30 dnů ode dne zveřejnění informace o dokumentaci EIA na úřední desce dotčeného kraje (Zlínský kraj). Informace o dokumentaci EIA byla zveřejněna na úřední desce Krajského úřadu Zlínského kraje 20. 8. 2025. Termín pro vyjádření k dokumentaci EIA uplynul dne 19. 9. 2025.

K dokumentaci bylo příslušnému úřadu v zákonné lhůtě zasláno celkem 22 vyjádření (5 vyjádření dotčených územních samosprávních celků, 7 vyjádření dotčených orgánů, 8 vyjádření odborů MŽP a 2 vyjádření zástupců veřejnosti a dotčené veřejnosti). Obdržená vyjádření obsahovala následující oblasti připomínek: dopady dopravy, hluku a prašnosti na okolní obce, požadavky na rozšíření hlukových měření a posouzení kumulativních vlivů, vlivy na povrchové a podzemní vody, vlivy na přírodu a krajinu včetně vegetačních opatření, otázky ochrany ovzduší a prašnosti, ochrany ZPF a lesních pozemků, nakládání s odpady a minimalizace světelného znečištění během výstavby. Veškerá vyjádření k dokumentaci zaslaná v zákonné lhůtě, jsou vypořádána v části V. posudku. Po uplynutí zákonné lhůty pro vyjádření bylo příslušnému úřadu zasláno 1 vyjádření odboru MŽP (odbor cirkulární ekonomiky a odpadů) a 2 vyjádření dotčené veřejnosti. MŽP, odbor cirkulární ekonomiky a odpadů ve svém vyjádření ze dne 23. 9. 2025 (zaslaného dne 25. 9. 2025) neuplatňuje žádné připomínky. Egeria z.s. po stanovené zákonné lhůtě zaslala dvě samostatná vyjádření, která obsahovala pouze doplňující přílohy k původnímu uplatněnému vyjádření ze dne 19. 9. 2025. Příslušný úřad bere na vědomí přílohy č. 4–9 vyjádření Egeria, z.s., které byly zaslány po zákonné lhůtě. Doplněné přílohy jsou v původním vyjádření spolku ze dne 19. 9. 2025 již citovány a je na ně v rámci původního vyjádření odkazováno. Jedná se pouze o doložení podkladů a jejich obsah nepřináší nové

skutečnosti, které by zásadně měnily hodnocení záměru. Podle § 8 odst. 3 zákona k vyjádřením zaslaným po lhůtě příslušný úřad nepřihlíží, nicméně lze uvést, že tato vyjádření byla zaslána zpracovateli posudku, který je v posudku rovněž vypořádal.

Dopisem ze dne 26. 9. 2025 byl zpracováním posudku o vlivech záměru na životní prostředí (dále jen „posudek") pověřen Ing. Mario Petrů, držitel autorizace ve smyslu § 19 zákona (dále také „zpracovatel posudku") (rozhodnutí o udělení autorizace č.j.: 58628/ENV/12; poslední rozhodnutí o prodloužení platnosti autorizace č.j.: MZP/2022/710/1750). Téhož dne byla dokumentace EIA včetně všech obdržených vyjádření k ní zpracovateli posudku doručena.

Dne 29. 9. 2025 rozeslalo MŽP pozvánku na veřejné projednání záměru dotčeným územním samosprávným celkům ke zveřejnění a dále dotčeným orgánům a zveřejnilo ji dle § 16 odst. 1 zákona na internetu v Informačním systému EIA. Informace o konání veřejného projednání byla na úřední desce Krajského úřadu Zlínského kraje zveřejněna dne 30. 9. 2025.

Veřejné projednání dokumentace EIA ve smyslu § 17 zákona se uskutečnilo dne 9. 10. 2025 od 15:00 hodin v kongresovém sále Strategické průmyslové zóny Holešov, Technologický park Progress, Holešovská 1691, Holešov. Veřejné projednání se konalo prezenční formou v souladu s § 17 odst. 1 zákona. Na základě § 3 odst. 4 vyhlášky Ministerstva životního prostředí č. 453/2017 Sb., o odborné způsobilosti a o úpravě některých dalších otázek souvisejících s posuzováním vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „vyhláška č. 453/2017 Sb.") příslušný úřad konstatuje, že prezenční forma veřejného projednání byla vybrána po ověření, že u předmětného záměru s ohledem na jeho umístění, charakter, rozsah dotčeného území a s ohledem na uvažovaný termín veřejného projednání nenastala žádná z okolností, které vyhláška č. 453/2017 Sb. indikativně stanovuje jako důvod pro možnost a vhodnost konání distanční formy veřejného projednání, přičemž příslušný úřad pro distanční formu veřejného projednání neshledal ani žádnou jinou okolnost ve vyhlášce č. 453/2017 Sb. neuvedenou. V takovém případě se podle § 3 odst. 3 vyhlášky č. 453/2017 Sb. veřejné projednání koná v prezenční formě. Ze stejných důvodů, pro které nebyla vybrána distanční forma, a dále z důvodu zjevné neúčelnosti nebylo přistoupeno ani k formě kombinované.

Na veřejném projednání zástupce oznamovatele seznámil přítomné zástupce dotčených územních samosprávných celků, dotčených orgánů a veřejnosti s posuzovaným záměrem a jeho účelem, zpracovatel dokumentace EIA poté seznámil účastníky projednání s výsledky hodnocení vlivů záměru na životní prostředí. Zpracovatel posudku shrnul obsah podkladů, které dosud obdržel pro zpracování posudku. Zástupci dotčených územních samosprávných celků na veřejném projednání uplatnili svá vyjádření, resp. podporu k realizaci záměru. Žádný ze zástupců dotčených orgánů, veřejnosti a dotčené veřejnosti neuplatnil svá vyjádření, resp. připomínky. Údaje o účasti a závěry z projednání jsou podrobněji uvedeny v zápise z veřejného projednání ze dne 8. 10. 2025 pod č.j.: MZP/2025/710/3525.

Dne 5. 11. 2025 byl na MŽP předložen oponentní posudek zpracovaný Ing. Mariem Petrů v souladu s přílohou č. 5 k zákonu. Zpracovatel posudku na základě dokumentace EIA, obdržených vyjádření k dokumentaci EIA, závěrů z veřejného projednání, terénního šetření, doplňujících informací a s ohledem na ověření vstupních parametrů a údajů uvedených v dokumentaci EIA, dospěl k závěru, že navržené řešení záměru umožňuje zajištění ochrany životního prostředí a veřejného zdraví v míře požadované příslušnými legislativními předpisy.

Zpracovatel posudku tedy navrhl vydat souhlasné závazné stanovisko s celkem 5 závaznými podmínkami za účelem prevence, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzace negativních vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví a za účelem monitorování a rozboru vlivů záměru na životní prostředí.

Částka za zpracovaný posudek ve smyslu § 18 odst. 3 zákona byla oznamovatelem uhrazena dne 28. 11. 2025.

Z výsledků hodnocení a autorizovaných studií předložených v rámci dokumentace EIA vyplývá, že vlivy záměru mají v převážné míře lokální až regionální charakter (např. vlivy záměru na půdy, vlivy na zvláště chráněná území). Určité vlivy předmětného záměru se mohou projevit i v rámci širšího zájmového území, a to na regionální úrovni (zejména vlivy záměru na akustickou situaci, ovzduší a vody). Realizace záměru nebude představovat významně negativní ovlivnění životního prostředí a předmětný záměr je z hlediska vlivů na jednotlivé složky životního prostředí akceptovatelný. V důsledku výstavby a provozu záměru nedojde k výrazným negativním změnám, které by nebylo možné eliminovat vhodně navrženými opatřeními, a které by bránily realizaci stavby. Vlivy na jednotlivé složky životního prostředí a veřejné zdraví byly v dokumentaci EIA a jejích přílohách dostatečně vyhodnoceny a vliv záměru byl označen za akceptovatelný.

Zpracovatel posudku potvrdil formální úplnost dokumentace záměru a doloženou odbornou způsobilost autorů. Obsahově identifikoval několik nedostatků, zejména v propojení popisných a hodnotících částí, absenci některých výpočtů a nedostatečné doložení výchozí dopravní situace. Tyto nedostatky však vzhledem k charakteru záměru a dostupným podkladům akceptoval jako metodicky řešitelné a nebránící učinění závěru o velikosti a akceptovatelnosti vlivů záměru. Hodnocení hluku je podle zpracovatele posudku formálně v pořádku, s výjimkou lokality bodu č. 6 Třebětice, kde navrhl doplnění analýzy a případných preventivních opatření (podmínka č. 1 tohoto závazného stanoviska). Vlivy na veřejné zdraví, ovzduší, vodní prostředí, půdu, krajinu, biologickou rozmanitost i kulturní dědictví byly vyhodnoceny jako přijatelné. Zpracovatel posudku upozornil také na možnou variantnost nulové varianty, kterou zároveň vzhledem k povaze záměru nepovažuje za reálně uplatnitelnou. V oblasti vodního hospodářství posudek hodnotí navržená opatření v rozsahu odlučovačů ropných látek a retenční nádrže SO 327 jako odpovídající požadované ochraně recipientů ze strany posuzovaného záměru a jeho kumulace se souvisejícím úsekem 4901, včetně havarijní retence. Na základě terénního šetření byla dodatečně identifikována šachta Š10a s havarijním uzávěrem, která nebyla v dokumentaci EIA zmíněna. Její existence byla doložena a zpracovatel posudku ji považuje za funkční doplnění systému, zvyšující jeho účinnost. Rovněž zpracovatel posudku požaduje její řádné doložení, povolení a prověření (podmínka č. 2 tohoto závazného stanoviska). Závěrem zpracovatel konstatuje, že dokumentace záměru jako celek obstojí. Identifikované nedostatky nemění závěr o přijatelnosti a akceptovatelnosti záměru a jsou řešitelné prostřednictvím navržených podmínek. Po vyhodnocení dokumentace EIA, obdržených vyjádření a na základě veřejného projednání zpracovatel posudku doporučil záměr při respektování podmínek uvedených v návrhu souhlasného závazného stanoviska realizovat. Podrobnější popis vlivů na jednotlivé složky životního prostředí a veřejné zdraví je předmětem následující části tohoto závazného stanoviska (Souhrnná charakteristika předpokládaných vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví z hlediska jejich velikosti a významnosti).

Na základě výše uvedeného, dokumentace EIA, vyjádření k ní podaných, veřejného projednání a posudku se příslušný úřad ztotožnil se závěry posudku a dospěl k závěru, že negativní vlivy posuzovaného záměru nepřesahují míru stanovenou zákony a dalšími předpisy, a že předmětný záměr lze při respektování podmínek tohoto závazného stanoviska realizovat, a lze tedy vydat souhlasné závazné stanovisko.

Odůvodnění stanovených podmínek:

V posudku je v návrhu závazného stanoviska uvedeno celkem 5 podmínek pro fázi přípravy záměru za účelem prevence, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzace negativních vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví, z toho 1 podmínka stanovuje povinnost monitorování a rozboru vlivů záměru na životní prostředí. Do podmínek závazného stanoviska byly zahrnuty podmínky vyplývající z dokumentace EIA, obdržených vyjádření a navržených zpracovatelem posudku. Do podmínek navržených v posudku ani do podmínek tohoto závazného stanoviska nebyly zahrnuty podmínky, které bez dalšího pouze upozorňují na povinnosti stanovené právními předpisy, nebo ukládají povinnost, která je zakotvená v charakteru záměru. Do souboru podmínek byly dále zahrnuty podmínky, které vyplynuly z procesu hodnocení vlivů záměru na životní prostředí a jsou stanoveny za účelem eliminace negativních vlivů záměru na konkrétní složky životního prostředí. Podmínky navržené v návrhu stanoviska v posudku byly v tomto závazném stanovisku formálně upraveny bez dopadu na jejich věcný obsah.

Podmínky závazného stanoviska přihlížejí k charakteru předmětného záměru a charakteristikám prostředí, do kterého je umístěn. Ve stanovených podmínkách je kladen důraz na přípravu záměru i monitoring a rozbor vlivů záměru na životní prostředí. Podmínky pro fázi realizace záměru a pro fázi provozu záměru nebyly s ohledem na charakter záměru a s ohledem na zjištěné a posouzené vlivy záměru stanoveny, neboť velikost vlivů záměru (12 SO) v těchto dvou fázích nevyžaduje stanovit mitigační opatření, přičemž vlivy kumulativní (tj. vlivy 12 SO včetně zprovoznění celého úseku dálnice D49 Hulín – Fryšták) byly plně ošetřeny podmínkami prioritního závazného stanoviska převzatými do pravomocného stavebního povolení tělesa dálnice.

Pro všechny podmínky tohoto závazného stanoviska platí, že byly stanoveny způsobem, který upravuje § 5 odst. 4 zákona, jenž je dále promítnut v náležitostech dle přílohy č. 4 k zákonu (část D. IV), přílohy č. 5 k zákonu (části IV a VII) a přílohy č. 6 k zákonu (části I.8 a I.9) a v § 9a odst. 1 zákona, který k jejich stanovení příslušný úřad opravňuje. Celkem tedy bylo v rámci tohoto závazného stanoviska stanoveno 5 podmínek k minimalizaci, zmírnění, kompenzaci a monitoringu vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví.

Podmínka č. 1 vychází z detailního přezkoumání hlukové studie zpracovatelem posudku, který neshledal dostatečnou rezervu vůči hygienickému limitu hluku v bodě č. 6 (Třebětice č.p. 42 a č.p. 52) ve výhledovém stavu, zejména při zohlednění kumulace s dalšími navazujícími úseky dálnice D49. Opatřením je požadováno preventivní ošetření situace v tomto bodě pro případ, že by nebylo součástí budoucího hodnocení vlivů těchto samostatně připravovaných navazujících úseků. Zároveň byly identifikovány nejasnosti ve výběru referenčního objektu a nebyl dostatečně vyhodnocen vliv odrazu hluku od protihlukové stěny SO 702.1. Cílem podmínky je zajistit, aby dokumentace navazujícího řízení tuto situaci podrobněji prověřila a vypořádala, a aby obsahovala transparentní a dostatečně detailní vyhodnocení hlukové situace v dané

lokalitě. Takové vyhodnocení musí umožnit efektivní návrh případných opatření ke snížení hlukové zátěže pod úroveň hygienických limitů.

Podmínka č. 2 vychází z výsledků terénního šetření a technických podkladů vyžádaných zpracovatelem posudku, mimo jiné na základě podnětů obsažených ve vyjádřeních k dokumentaci. Cílem je zajistit připravenost systému na mimořádné události a ověřit účinnost stanoveného havarijního opatření, zejména uzavření odtoku v šachtě Š10a a využití retenční nádrže k zadržení případné kontaminace.

Podmínka č. 3 byla stanovena na základě zjištění skutečného stavu při terénním šetření zpracovatele posudku dne 9. 10. 2025 a z doplňujících technických podkladů vyžádaných pro zpracování posudku, mimo jiné v návaznosti na připomínky uplatněné ve vyjádřeních k dokumentaci. Účelem opatření je zajistit, aby byl celý systém technických prvků vodohospodářského řešení řádně popsán, povolen, prověřen a uveden do trvalého provozu jako funkční celek, určený ke zvýšení havarijní připravenosti a ke snížení rizika kontaminace povrchových vod v cílových recipientech v důsledku případných havárií. Posudek a závěry hodnocení z předpokladu jeho funkčnosti vycházejí. S ohledem na formulaci podmínky je zřejmé, že její splnění musí být prokazatelně doloženo v rámci navazujícího řízení, a že bez prokázání splnění této podmínky nelze stavbu uvést do trvalého provozu ani zkolaudovat, neboť funkční vodohospodářský systém je nezbytným předpokladem přijatelnosti hodnocených vlivů na vodní prostředí.

Podmínka č. 4 vychází z podrobné analýzy dokumentu „Aktualizace projektu monitoringu životního prostředí" (HBH Projekt, 03/2017) provedené zpracovatelem posudku. Na základě tohoto podkladu bylo upuštěno od návrhu dalších podmínek v oblasti monitoringu vod a dalších složek, s tím, že stávající monitoring je považován za dostatečný. Na tento dokument bylo opakovaně poukazováno i v dokumentaci a jedná se o podklad k původnímu prioritnímu záměru D49 Hulín – Fryšták (IS EIA: MZP001X), který však ve zbylém rozsahu není předmětem aktuálního posouzení. Účelem této podmínky je zajistit dostupnost uvedeného podkladu i pro další účastníky řízení a příslušný správní orgán, pokud je současně požadováno pokračování monitoringu podle něj.

Podmínka č. 5 vychází z opatření č. 3 a 6 navržených v dokumentaci, která byla zpracovatelem posudku dále podrobně analyzována a prověřena ve vztahu k hodnoceným vlivům hluku, vodního prostředí a bioty. Na základě vyhodnocení dostatečnosti většiny opatření již stanovených v dokumentu „Aktualizace projektu monitoringu životního prostředí" (HBH Projekt, 03/2017) byly vlivy záměru shledány jako akceptovatelné. Uvedený dokument představuje podklad k původnímu prioritnímu záměru D49 Hulín – Fryšták (IS EIA: MZP001X), který v ostatním rozsahu není předmětem aktuálního posuzování. Účelem této podmínky je proto zajistit závaznost pokračování v již realizovaném monitoringu i ve vztahu k posuzovanému záměru „Dálnice D49, stavba 4901 Hulín – Fryšták; vybrané stavební objekty". Vyčlenění pouze těch částí monitoringu, které se vztahují výhradně k těmto objektům, nebylo shledáno jako účelné ani technicky proveditelné, neboť se jedná o vzájemně propojený systém sledování vlivů nejen jednotlivých objektů, ale i celého původního záměru.

V rámci obdržených vyjádření byly uplatněny připomínky týkající se podmínky č. 14 původního prioritního závazného stanovisku EIA. Připomínkovaná podmínka č. 14 se vztahuje

k omezení tranzitní dopravy na úseku 4901, a to v plném znění: *„Pokud nebude možná časová souběžnost uvedení do provozu související dopravní stavby „D49 4902.1 Fryšták – Lípa, 1. etapa" a bude uvedena do provozu nejprve samostatně stavba „D49 4901 Hulín – Fryšták", bude do doby realizace MÚK Fryšták a přivaděče Zlín (stavba D49 4902.1 Fryšták – Lípa, 1. etapa) nezbytnou podmínkou provozování záměru dopravním značením omezit jízdu tranzitní nákladní dopravy po dálnici D49 (4901 Hulín – Fryšták) a omezit tak dopravu přes zastavěnou část rozdělením dopravy při současném využití nové D49 (4901 Hulín – Fryšták) a stávajících komunikací."*. V rámci tohoto závazného stanoviska EIA nebyla výše uvedená podmínka opětovně stanovena, a to zejména z důvodu, že již byla plně zkonzumována (tj. převzata) do stavebního povolení dálnice D49, a je tedy pro oznamovatele závazná. Otázka jejího dodržování, kontroly jejího plnění, popř. vymáhání jejího plnění není otázkou nynějšího procesu EIA, ale samostatných postupů správních orgánů mimo tento aktuální proces EIA.

Výše uvedené podmínky reagují zejména na skutečnosti zjištěné v průběhu procesu EIA. V podmínkách tedy nejsou zahrnuty podmínky a požadavky vycházející z všeobecně závazných předpisů, a to i v případě, že byly předmětem vyjádření dotčených orgánů. Povinnost splnit takovéto podmínky ukládají oznamovateli platné právní předpisy, není tedy třeba je v tomto stanovisku uvádět. Právní rámec České republiky je v tomto ohledu pro přípravu a provoz záměru dostatečný, stanovené podmínky přitom stanovují některé další požadavky konkretizující způsob splnění zákonných požadavků, resp. stanovující další požadavky nad rámec požadavků zvláštních právních předpisů (v souladu s § 5 odst. 4 zákona).

Proces EIA posuzuje realizaci záměru z pohledu akceptovatelnosti z hlediska ochrany životního prostředí. Z hlediska tohoto aspektu nebyl nalezen natolik významný faktor, který by z pohledu příslušného úřadu bránil realizaci předmětného záměru při akceptování relevantních podmínek formulovaných zpracovatelem dokumentace EIA, dotčenými orgány a zpracovatelem posudku, které se staly součástí tohoto závazného stanoviska.

Souhrnná charakteristika předpokládaných vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví z hlediska jejich velikosti a významnosti:

Předmětem záměru je dokončení dvanácti stavebních objektů nezbytných pro zprovoznění dálnice D49 v úseku 4901 Hulín–Fryšták. Soubor zahrnuje především ekologická a technická opatření, zejména pět zařízení na čištění srážkových vod (SO 313, 325, 326, 327, 328), retenční nádrž a čtyři protihlukové stěny (SO 701.1, 702, 703.2, 703.4). Tyto objekty využívají standardní a ověřené technologie běžně užívané u dopravních staveb a jejich technické řešení odpovídá současnému stupni poznání o ochraně složek životního prostředí. Koalescenční odlučovače ropných látek jsou navrženy jako plně podzemní zařízení s havarijním objemem min. 200×NS a s garantovanou účinností do 5 mg/l NEL na odtoku. Retenční nádrž SO 327 je navržena s ohledem na ekologické funkce území a její břehová úprava umožňuje bezpečný pohyb živočichů. Protihlukové stěny jsou umístěny v úsecích s rizikem překročení hygienických limitů hluku a slouží současně jako bariéry proti světelnému rušení.

Zbývající objekty tvoří dopravní infrastruktura nutná pro funkční napojení dálnice – větev MÚK Třebětice (SO 102), přístupová komunikace k ORL (SO 169.3) a provizorní napojení dálnice D49 na silnici II/490 (SO 189.1). Tyto objekty jsou navrženy s využitím běžných postupů dopravního stavitelství; u SO 102 zbývá dokončit pouze závěrečné vrstvy vozovky, u SO 189.1

jsou provedeny zemní práce a je nutné dobudovat konstrukční vrstvy. Většina objektů je již realizována nebo ve vysokém stupni dokončenosti, u SO 326 zbývají dílčí terénní úpravy.

Součástí hodnocení byly i kumulativní vlivy spojené s provozem celého úseku dálnice D49 Hulín–Fryšták (stavba 4901) a výhledově celé dálnice D49, zejména v oblasti hluku, ovzduší, vodního režimu a veřejného zdraví. Některé stavební objekty (dále také „SO") jsou umístěny v záplavových územích, avšak jejich technické řešení (podzemní ORL, vysoké násypy, zapuštění objektů do terénu) minimalizuje povodňová rizika a analýza rizik vyhodnotila úroveň ohrožení jako nízkou a nevyžadující doplňující protipovodňová opatření.

Na základě dostupných podkladů lze konstatovat, že technické řešení záměru odpovídá současnému stupni poznání o znečišťování životního prostředí. Použité technologie jsou standardně ověřené, jejich účinnost je známá a rizika spojená s jejich provozem jsou nízká. Záměr nepředstavuje riziko nadměrného zatížení území, naopak přispívá ke zlepšení kvality prostředí v obcích, které jsou dnes zatíženy tranzitní dopravou. Zpracovatel posudku i příslušný úřad shodně uvádějí, že při respektování stanovených podmínek lze záměr realizovat.

Posuzovaný záměr lze na základě provedených modelových výpočtů, expertních hodnocení, odborných studií a terénních šetření a průzkumů (obsažených jak v dokumentaci EIA, tak posudku) hodnotit jako akceptovatelný zásah do životního prostředí s tím, že vlivy na jednotlivé složky životního prostředí byly na základě přeložených podkladů v rámci procesu posuzování vlivů na životní prostředí vyhodnoceny taktéž jako akceptovatelné s tím, že pro minimalizaci vlivů záměru jsou tímto závazným stanoviskem formulovány odpovídající podmínky.

Charakteristika vlivů záměru na životní prostředí a obyvatelstvo z hlediska jejich velikosti a významnosti je zaměřená především na popis a vyhodnocení dominantních vlivů způsobených realizací záměru. Podrobnější charakteristika vlivů na jednotlivé složky životního prostředí a veřejné zdraví je následující:

Vlivy na obyvatelstvo a veřejné zdraví

Významné negativní vlivy předmětného záměru na obyvatelstvo a veřejné zdraví byly vyloučeny, při respektování opatření spojených s posuzovaným záměrem a podmínek tohoto závazného stanoviska lze vlivy posuzovaného záměru považovat za přijatelné.

Vlivy záměru na obyvatelstvo a veřejné zdraví byly hodnoceny na základě studie Vyhodnocení vlivů na veřejné zdraví (ATEM – Polák, 08/2025), zpracované dle metodiky HRA a navazující na akustickou a rozptylovou studii. Posouzení se zaměřuje zejména na účinky spojené se znečištěním ovzduší a hlukovou zátěží, které představují hlavní faktory možného ovlivnění zdravotního stavu obyvatelstva v dotčeném území.

U imisní zátěže byly sledovány koncentrace NO_2, benzenu, PM_{10}, $PM_{2.5}$, CO a benzo[a]pyrenu. Již ve výchozím stavu, tedy před zprovozněním dálnice (bez realizace vybraných 12 SO), je v posuzované oblasti identifikováno zvýšené zdravotní riziko z dlouhodobé expozice částicím PM a NO_2, což odpovídá situaci běžné ve většině obcí v České republice. Krátkodobé koncentrace NO_2 nepřekračují doporučení WHO, zatímco u benzenu se imisní hodnoty pohybují na úrovni hranice přijatelného rizika. Vlivem realizace vybraných 12 stavebních objektů (tj. zprovozněním úseku 4901) je vypočtený příspěvek k míře zdravotního rizika zanedbatelný, u kojenecké úmrtnosti v řádu desetimiliontin případu v celé populaci, u úmrtnosti

dospělých v řádu stotisícin případu. V případě NO_2 nebylo zjištěno zvýšení úmrtnosti vlivem dopravy; příspěvek k riziku leukémie i k riziku nádorových onemocnění se pohybuje na úrovni jednotlivých případů na desítky až stovky milionů obyvatel.

V rámci kumulativního hodnocení celkové dopravní zátěže při provozu celé dálnice D49 bylo zjištěno, že ani při započtení všech navazujících úseků nedojde k významnému zvýšení zdravotních rizik. Jednotlivé zdravotní účinky se pohybují v řádu stotisícin až desetin případu. Oproti stavu bez záměru lze očekávat mírné snížení zdravotních rizik v důsledku převedení dopravy mimo intravilány obcí.

V hlukové studii je uvedeno, že ve výchozím stavu, tedy před zprovozněním dálnice (bez realizace vybraných 12 SO), je v okolní zástavbě přibližně 30 obyvatel silně obtěžováno hlukem a 9 obyvatel silně rušeno ve spánku. Realizace záměru (12 SO) a související protihluková opatření vedou ke snížení obou skupin o jednotky případů. U kardiovaskulárních účinků (ischemické choroby srdeční (dále jen „ICHS")) je ve výchozím stavu identifikováno zatížení pod hranicí jedné desetiny případu v celé populaci, přičemž vlivem záměru dochází k poklesu o cca 0,065 případu (odpovídá jednomu případu za 15 let). Vliv je proto hodnocen jako nevýznamný a ve výsledku spíše příznivý.

Z hlediska kumulativních vlivů při provozu celé dálnice D49 je vliv automobilové dopravy hodnocen jako málo významný. U ICHS je vypočtené zvýšení výskytu v řádu setin případu, což celkovou situaci neovlivní. Přitom lze očekávat snížení zdravotních rizik ve srovnání se stavem bez záměru.

Vlivy výstavby se týkají pouze tří dosud nedokončených SO (SO 102, SO 189.1 – část ŘSD, a SO 326), jejichž dokončení je časově omezené a rozsahově nevýznamné. Vzhledem k absenci obytné zástavby v dosahu trvalých vlivů budou případné dopady výstavby krátkodobé a lokální. Vibrace z provozu se nepředpokládají, při výstavbě se očekávají pouze v bezprostředním okolí zdrojů a jejich šíření nemůže významně zasáhnout chráněnou zástavbu.

Z hlediska dalších faktorů, jako je záření nebo světelné emise, není očekáván významný vliv. Protihlukové stěny přispějí k omezení světelného šíření. Socioekonomické dopady nejsou významné, výstavba 12 SO nepovede k podstatnému zvýšení zaměstnanosti ani k negativnímu ovlivnění rekreačního využití území.

Většina posuzovaných stavebních objektů vykazuje pozitivní či nevýznamné účinky. Protihlukové stěny mají přímý pozitivní vliv, odlučovače ropných látek a navazující komunikace mají vliv nepřímý. Kumulativní vlivy jsou hodnoceny jako přijatelné. Zprovoznění celého úseku 4901, k čemuž je realizace záměru nezbytnou podmínkou, přinese úlevu zejména obcím Martinice a Horní Lapač, dočasně zatíženým provizorním svedením dopravy.

Z hlediska kumulativních vlivů s plným zprovozněním úseku 4901 i celé dálnice D49 se očekává významnější pozitivní dopad na obyvatele dotčeného území, neboť dálnice převezme většinu dopravy ze stávajících silnic vedených intravilány obcí, čímž dojde ke snížení hlukové a imisní zátěže v sídlech a ke zlepšení celkové kvality života. Hodnocení současně potvrzuje širší socioekonomické přínosy – zejména zvýšení dopravní dostupnosti regionu, snazší dojížďku za prací a službami, posílení ekonomických aktivit a dlouhodobé zlepšení dopravní bezpečnosti.

Výsledný (kumulovaný) vliv realizace záměru (12 SO) společně se zprovozněním souvisejícího úseku 4901 dálnice D49 na obyvatelstvo a veřejné zdraví je zpracovatelem posudku hodnocen jako středně významný příznivý – akceptovatelný, a to nulový až nevýznamný nepříznivý, dočasný během realizace; středně významný příznivý po uvedení do provozu záměru vč. souvisejícího úseku 4901, a to za předpokladu plnění stanovených podmínek. Celkový vliv pouze samotného záměru 12 SO (pokud by jej bylo možné teoreticky realizovat samostatně bez souvisejícího úseku 4901) je hodnocen pouze jako nulový.

Tato klasifikace reflektuje zejména skutečnost, že při výstavbě bude již pouze dokončena zbývající část konstrukcí v jinak neobydlených lokalitách. Po zprovoznění dálnice D49, které bude umožněno realizací záměru (12 SO), budou sice produkovány významnější emise hluku a škodlivin do ovzduší, zároveň se však změní poloha zdroje, kterým by jinak byly stávající komunikace vedené hustě obydlenou zástavbou. Vlivem toho může dojít ke snížení případné nadměrné a nadlimitní zátěži obyvatel této zástavby (primární účel obchvatů a dálnic), přičemž podél nové trasy je predikováno dodržení limitů s velkou rezervou vyjma jednoho případu (bod č. 6 hlukové studie), který je požadován k dalšímu řešení v rámci podmínek tohoto stanoviska. Zprovoznění úseku 4901 dálnice D49 je celkově určeno k uspokojování potřeb obyvatelstva (cestování, dostupnost, zásobování aj.).

Pokud by dosud nezprovozněný druhý úsek Holešov – Fryšták dálnice D49 bylo možné zprovoznit bez posuzovaného záměru 12 SO (což zejména bez SO 189.1 provozně nelze), lze předpokládat možné významné ovlivnění již samostatně posouzeného vlivu prioritního záměru D49 Hulín – Fryšták, neboť dotčená (byť méně početná) část obyvatel v jeho blízkosti by byla vystavena nadlimitnímu působení hluku. Případné nadlimitní znečištění vodních toků znečištěnými vodami z vozovek bez předčištění by rovněž mohlo mít spíše nepříznivý vliv na obyvatelstvo. Ve smyslu změny prioritního záměru tak realizace posuzovaného záměru představuje významnou příznivou složku tohoto vlivu.

Vlivy na ovzduší a klima

Významné negativní vlivy předmětného záměru na ovzduší a klima byly vyloučeny, při respektování opatření spojených s posuzovaným záměrem lze vlivy posuzovaného záměru považovat za přijatelné.

Výstavba záměru nebude mít významný negativní vliv na kvalitu ovzduší v dotčeném území. V rámci dokumentace EIA a jejích příloh nebyl pro období výstavby proveden výpočet imisního zatížení, neboť většina z dvanácti posuzovaných stavebních objektů je již realizována a zbývající práce mají omezený rozsah. U objektu SO 326 se jedná o dokončení finálních povrchových úprav, u objektu SO 102 obdobně o dokončení závěrečných vrstev vozovky. Objekt SO 189.1 je zrealizován v rozsahu hrubých terénních úprav, nachází se mimo obytnou zástavbu ve volné krajině a jeho dokončení představuje krátkodobou, přibližně tří měsíční činnost s omezeným potenciálem ovlivnění okolí. Vlivy výstavby jsou dočasné a je možné je eliminovat běžnými technologicko-organizačními opatřeními, zejména kontrolou prašnosti, ochranou komunikací a minimalizací emisí ze stavební mechanizace. Vzhledem k uvedeným skutečnostem lze vliv výstavby hodnotit jako dočasný, nevýznamný a účinně redukovatelný, a to bez potřeby samostatného výpočtu imisního zatížení.

V období provozu nebudou posuzované stavební objekty samy o sobě produkovat emise znečišťujících látek do ovzduší. Emise budou vznikat pouze z provozu motorových vozidel na dvou objektech pozemních komunikací, a to SO 102 a SO 189.1. V kontextu provozu úseku 4901 a celé dálnice D49 jsou tyto příspěvky hodnoceny jako zcela marginální. Z provedených výpočtů imisních příspěvků dle intenzit dopravy pro rok 2045 a s přihlédnutím ke stávajícímu imisnímu pozadí podle dostupných pětiletých průměrů za období 2019–2023 ve sledovaných lokalitách vyplývá, že u všech posuzovaných znečišťujících látek nedochází k překročení imisních limitů ani při započtení imisního pozadí. U benzo[a]pyrenu, jehož roční imisní limit činí 1 ng/m³, dosahují příspěvky úseku 4901 maximálně 0,049 ng/m³, přičemž příspěvky dvou relevantních stavebních objektů činí maximálně 0,00098 ng/m³, a imisní pozadí se pohybuje převážně v rozmezí 0,8 až 0,9 ng/m³, výjimečně 1,1 ng/m³. U benzenu s ročním limitem 5 µg/m³ činí příspěvky úseku 4901 maximálně 0,043 µg/m³ a příspěvky vlastních dvou stavebních objektů maximálně 0,0010 µg/m³ při pozadí okolo 0,9 až 1,0 µg/m³. U oxidu uhelnatého s osmihodinovým limitem 10 000 µg/m³ dosahují příspěvky úseku 4901 maximálně 93,1 µg/m³ a příspěvky dvou relevantních objektů maximálně 15,3 µg/m³. U oxidu dusičitého, kde je hodinový limit 200 µg/m³, jsou příspěvky úseku 4901 maximálně 21,2 µg/m³ a příspěvky dvou stavebních objektů maximálně 1,67 µg/m³; z hlediska ročních koncentrací s limitem 40 µg/m³ činí příspěvky úseku 4901 maximálně 0,39 µg/m³ a příspěvky dvou objektů maximálně 0,0105 µg/m³ při stávajícím pozadí 8,0 až 10,7 µg/m³. U oxidů dusíku s ročním limitem 30 µg/m³ činí příspěvky úseku 4901 maximálně 3,20 µg/m³ a příspěvky dvou stavebních objektů maximálně 0,063 µg/m³, při pozadí 9,8 až 15,9 µg/m³. U suspendovaných částic PM_{10} s denním limitem 50 µg/m³ dosahují příspěvky úseku 4901 maximálně 6,1 µg/m³ a příspěvky dvou stavebních objektů maximálně 0,57 µg/m³, při pozadí 32,0 až 34,0 µg/m³; roční příspěvky s limitem 40 µg/m³ činí u úseku 4901 maximálně 0,94 µg/m³ a u dvou objektů maximálně 0,0142 µg/m³ při pozadí 18,7 až 20,0 µg/m³. U částic $PM_{2,5}$ s ročním limitem 20 µg/m³ jsou příspěvky úseku 4901 maximálně 0,40 µg/m³ a příspěvky dvou SO maximálně 0,0068 µg/m³ při pozadí 13,6 až 14,8 µg/m³. Na základě těchto výsledků lze konstatovat, že vliv záměru na kvalitu ovzduší je ve všech případech hodnocen jako nevýznamný.

Výjimku představuje benzo[a]pyren, u něhož může dojít v některých lokalitách k překročení cílového imisního limitu, a to výhradně v důsledku hodnot imisního pozadí, které dosahují až 1,21 ng/m³. Příspěvek záměru je v porovnání s pozadím zanedbatelný a nepodílí se měřitelně na případném překročení. Uvedené překročení nepředstavuje porušení legislativy, neboť cílový imisní limit je hodnotou, ke které se pouze přihlíží při plánování opatření.

Vzhledem k tomu, že záměr neprochází zvláště chráněnými územími a příspěvky NOx nepřekračují roční limit 30 µg/m³ ani při započtení imisního pozadí, lze konstatovat, že záměr nepředstavuje riziko pro vegetaci ani ekosystémy.

Z hlediska kumulativních vlivů je třeba uvést, že posuzované stavební objekty umožní zprovoznění celé stavby 4901, jejíž část je v současnosti v režimu předčasného užívání. Zprovoznění úseku povede k odvedení dopravy ze stávajících komunikací vedených intravilány obcí, což bude mít ve svém důsledku příznivý vliv na kvalitu ovzduší v těchto sídlech. Dopady na kvalitu ovzduší v širším území, dotčeném změnami dopravních vztahů v souvislosti s postupným zprovozněním celé dálnice D49 až po její finální propojení se slovenskou dálniční sítí, byly nebo budou posouzeny v rámci příslušných procesů EIA.

Příslušný úřad považuje za vhodné upozornit na skutečnost připravovaného zpřísnění některých imisních limitů znečišťujících látek. V rámci posudku bylo ověřeno, že rozptylová studie je řešena v souladu se stávající platnou legislativou v oblasti ochrany ovzduší. V současné době však již byla schválena revize Směrnice Evropského parlamentu a Rady o kvalitě vnějšího ovzduší a čistším ovzduší pro Evropu (2024/2881), z níž jsou odvozovány i české imisní limity. Tato revize směrnice, která vstoupila v platnost 10. prosince 2024, s povinností transpozice do české legislativy nejpozději do 2 let, snižuje roční imisní limity následovně: pro PM_{10} z dosavadních 40 µg/m³ na 20 µg/m³, pro $PM_{2,5}$ z 20 µg/m³ na 10 µg/m³ a pro NO_2 z 40 µg/m³ na 20 µg/m³; u denních imisních limitů snižuje limit pro PM_{10} z 50 µg/m³ na 45 µg/m³ a snižuje povolený počet překročení z 35 na 18 za rok a nově stanovuje denní imisní limity 25 µg/m³ pro $PM_{2,5}$ a 50 µg/m³ pro NO_2 (oba s povoleným počtem překročení 18krát za rok). Rovněž dochází v případě hodinového imisního limitu pro NO_2 ke snížení počtu překročení z 18 za rok na 3 překročení za rok, roční imisní limit pro benzen se rovněž snižuje, a to z 5 µg/m³ na 3,4 µg/m³. Ve fázi další přípravy záměru tedy bude nutno orientovat se na plnění těchto budoucích imisních limitů a míru únosného zatížení území, kterou tyto limity vyjadřují pro oblast ochrany ovzduší, a případně uplatnit minimalizační či kompenzační opatření k zajištění souladu záměru s novými imisními limity. Jedná se v tuto chvíli o předběžné opatření, ke kterému je vhodné v rámci další přípravy záměru směřovat, nicméně od okamžiku, kdy budou tyto zpřísněné limity převzaty do českého právního řádu (předpoklad konec roku 2026), bude zohlednění takových limitů, popř. uplatnění dodatečných opatření k jejich nepřekročení vlivem záměru, již zákonnou povinností.

Z hlediska vlivů na klima a změnu klimatu záměr nepatří mezi stavby s významnou uhlíkovou stopou, protože pouze dva posuzované stavební objekty představují dopravní stavby s minimální produkcí CO_2. Výpočet emisí skleníkových plynů proto nebyl proveden. Dopravní emise CO jsou zahrnuty v rámci rozptylové studie a jejich hodnoty jsou výrazně podlimitní. V rámci adaptačního hodnocení byla posouzena expozice a zranitelnost záměru vůči klimatickým jevům. Jako relevantní byla identifikována zejména rizika povodní a přívalových dešťů, která jsou minimalizována technickým řešením objektů umístěných v záplavových územích. Rizika ostatních klimatických jevů, jako extrémní vítr, vysoké teploty, požáry vegetace či sesuvy, byla vyhodnocena jako nízká a bez potřeby stanovovat zvláštní opatření. Záměr je v souladu s evropskými i národními strategickými dokumenty v oblasti ochrany klimatu a adaptace.

Lze konstatovat, že z hlediska vlivů na kvalitu ovzduší bude mít posuzovaný záměr marginální vliv, protože se bude týkat fakticky jen dvou SO (SO 102 - rampa MÚK Třebětice a SO 189.1 - provizorní napojení dálnice). Spolu se zprovozněním celé stavby 4901, ke kterému záměr přispěje, i celé dálnice D49 (kumulativní vlivy), ale bude vliv na kvalitu ovzduší, zejména v sídlech kudy prochází stávající doprava, pozitivní a v nově dotčeném území přijatelný. Vlivy záměru na klima budou díky jeho charakteru téměř minimální. Z hodnocení vyplývá, že rizika pro stavbu, spojená se změnami klimatu, jsou převážně nízká až střední. Na základě provedeného hodnocení lze konstatovat, že z hlediska vlivů na kvalitu ovzduší a z hlediska vlivů na klima a změn klimatu je záměr přijatelný.

Výsledný (kumulovaný) vliv realizace záměru (12 SO) společně se zprovozněním souvisejícího úseku 4901 dálnice D49 na ovzduší a klima je zpracovatelem posudku hodnocen jako nevýznamný příznivý – akceptovatelný, a to nevýznamný nepříznivý, dočasný během realizace; nevýznamný až málo příznivý po uvedení do provozu záměru vč. souvisejícího úseku

4901. Celkový vliv pouze samotného záměru 12 SO (pokud by jej bylo možné teoreticky realizovat samostatně bez souvisejícího úseku 4901) je hodnocen pouze jako nevýznamný nepříznivý až nulový.

Tato klasifikace reflektuje zejména skutečnost, že při výstavbě i provozu pouze vlastního záměru budou emisní příspěvky škodlivin do ovzduší marginální, zároveň dojde ke změně, resp. k odvedení automobilové dopravy ze stávajících komunikací procházejících obydlenými a hustě urbanizovanými územími do nové polohy. Lze proto předpokládat, že v těchto lokalitách dojde v důsledku jeho realizace také ke snížení znečištění ovzduší oproti dosavadnímu a stávajícímu stavu. Celková imisní situace nebude dosahovat úrovně hygienických limitů vč. povolených počtů překročení, stejně jako již ve stávajícím stavu bez záměru, vyjma již překročeného limitu škodliviny benzo(a)pyrenu, ke které se však pouze přihlíží a která nebude záměrem měřitelně ovlivněna.

Pokud by předmětný druhý úsek 4901 dálnice D49 bylo možné zprovoznit bez posuzovaného záměru 12 SO (což zejména bez SO 189.1 provozně nelze), možné významnější ovlivnění již samostatně posouzeného vlivu prioritního záměru D49 Hulín – Fryšták na ovzduší a klima se spíše nepředpokládá. Ve smyslu změny prioritního záměru tak realizace posuzovaného záměru nepředstavuje významnou složku tohoto vlivu.

Vlivy na hlukovou situaci a event. další fyzikální a biologické charakteristiky

Významné negativní vlivy předmětného záměru na hlukovou situaci a event. další fyzikální a biologické charakteristiky byly vyloučeny, při respektování opatření spojených s posuzovaným záměrem a podmínek tohoto závazného stanoviska lze vlivy posuzovaného záměru považovat za přijatelné.

V rámci dokumentace EIA byla předložena hluková studie (HBH Projekt, 07/2025), která hodnotila zejména stavební objekty řady 100 (SO 102 a SO 189.1) a objekty řady 700, které představují protihluková opatření. Ostatní objekty, jako jsou odlučovače ropných látek, retenční nádrže nebo příjezdové komunikace, nemají na hlukovou situaci žádný vliv. Výpočty byly provedeny pro výhledový rok 2045 při plném zprovoznění celé dálnice D49, tedy za nejvyšší předpokládané dopravní zátěže, což představuje kumulativní hodnocení vlivů realizace záměru (12 SO) společně s provozem celé dálnice D49. U SO 189.1 a SO 701.1 byl navíc ověřen i kumulativní stav, kdy je v provozu pouze stavba 4901. V blízkosti objektů řady 100 se nachází území bez obytné zástavby, takže se neuplatňují žádné přímé vlivy na chráněné prostory staveb.

Ve fázi výstavby jsou práce na SO 326 a SO 102 omezeny pouze na dokončovací terénní úpravy a položení povrchových vrstev, tedy na činnosti krátkého trvání a malého rozsahu. U SO 189.1 zbývá realizovat širší rozsah prací, avšak i zde se v okolí nenachází chráněná obytná zástavba; nejbližší citlivé objekty jsou navíc situovány podstatně blíže hlavní trase navazujícího úseku D49. Stavba SO 189.1 bude probíhat po dobu přibližně tří měsíců a zároveň navazuje na již proběhlé práce v téže lokalitě při výstavbě související okružní křižovatky (SO 189.2). Vlivy výstavby na hlukovou situaci tak nejsou hodnoceny jako významné.

Výsledky hlukové studie pro výpočtové body č. 1 až 3 v Třebětičích (úsek s protihlukovými stěnami (dále jen „PHS“) SO 701.1), body č. 8 a 9 v Horním Lapači (úsek s PHS SO 703.2) a bod č. 12 ve Fryštáku–Dolní Vsi (úsek s PHS SO 703.4) potvrzují, že hygienické limity hluku jsou

splněny jak ve stavu bez záměru, tak po jeho realizaci. Protihlukové stěny v těchto úsecích navíc přispívají ke snížení stávající hlukové zátěže z provozu dálnice. SO 703.4 zároveň zajišťuje plnění limitu v bodě č. 11, kde je protihlukové opatření nezbytné.

Ve výpočtovém bodě č. 6 (Třebětice č.p. 42) byla ve stavu s kumulací provozu celé dálnice D49 predikována noční hluková zátěž těsně nad limitem, a to na úrovni 50,4 dB. Rozdíl oproti limitu je velmi malý (0,4 dB) a může souviset s odrazem hluku od vnitřní strany protihlukové stěny SO 702.1. Ve stavu se zprovozněním pouze stavby 4901 je však hladina o 0,7 dB nižší, a tedy podlimitní. Hluková studie uvádí u bodu č. 6 adresu č.p. 42, která je vzdálenější z dvojice zdejších domů, aniž by tento výběr blíže vysvětlila. Vzhledem k tomu, že objekt č.p. 42 je zároveň zahrnut v projektu monitoringu, požaduje zpracovatel posudku doplnění podkladů v navazujícím řízení, a to podrobnější doložení řešení hlukové situace v tomto místě. Dokumentace zároveň již obsahuje rezervu v podobě rozšířené krajnice v km 5,300–5,800, umožňující případné doplnění protihlukového opatření, pokud by následné měření prokázalo překročení limitu.

V ostatních výpočtových bodech jsou hygienické limity plněny s dostatečnou rezervou. Realizace protihlukových stěn řady 700 tak zajistí dodržení požadavků na ochranu veřejného zdraví dle nařízení vlády č. 272/2011 Sb. v okolí posuzovaných 12 stavebních objektů i v širší kumulaci s provozem celé stavby 4901. Součástí řešení je i systém monitoringu hluku, který umožní ověřit skutečný stav po uvedení stavby do provozu a případně aktivovat dodatečná opatření.

Vlivy vibrací se mohou projevit zejména při výstavbě používáním těžké mechanizace, nicméně v relevantním okolí SO 189.1 se nenachází chráněná zástavba a u ostatních objektů je rozsah prací minimální. Vibrace z provozu dálnice nejsou předpokládány v intenzitě, která by ovlivňovala obytnou zástavbu. V nulové variantě by naopak narůstající doprava na stávajících komunikacích představovala potenciálně vyšší zátěž vibracemi. Překročení přípustných hodnot se tedy nepředpokládá ani ve výstavbě, ani v provozu.

Záměr jako celek nebude ani ve fázi výstavby, ani ve fázi provozu významným zdrojem obtěžujícího zápachu.

Světelné znečištění při výstavbě bude vznikat jen krátkodobě a lokálně v souvislosti s osvětlením staveništ, zejména u SO 189.1. Vzhledem k orientaci osvětlení na stavební objekty a nepřítomnosti obytné zástavby v bezprostřední blízkosti nepůjde o významný vliv. V provozní fázi není u posuzovaných objektů ani na hlavním tělese dálnice navrženo trvalé veřejné osvětlení. Případné světelné projevy z provozu vozidel budou částečně tlumeny vegetací a nepředstavují riziko pro okolní zástavbu nebo přírodní lokality.

Výsledný (kumulovaný) vliv realizace záměru (12 SO) společně se zprovozněním souvisejícího úseku 4901 dálnice D49 na hlukovou situaci a event. další fyzikální a biologické charakteristiky je zpracovatelem posudku hodnocen jako nevýznamný příznivý – akceptovatelný, a to nevýznamný nepříznivý, dočasný během realizace. Nevýznamný až málo příznivý po uvedení do provozu záměru vč. souvisejícího úseku 4901, a to za předpokladu plnění stanovených podmínek. Celkový vliv pouze samotného záměru 12 SO (pokud by jej bylo možné teoreticky realizovat samostatně bez souvisejícího úseku 4901) je hodnocen pouze jako nevýznamný nepříznivý až nulový.

Tato klasifikace reflektuje zejména skutečnost, že při výstavbě pouze vlastního záměru budou vznikat málo významné emise hluku v jinak neobydlených lokalitách. Zprovoznění souvisejícího úseku 4901 dojde ke změně, resp. k odvedení automobilové dopravy ze stávajících komunikací procházejících obydlenými a hustě urbanizovanými územími do nové polohy. Lze proto předpokládat, že v těchto lokalitách dojde v důsledku jeho realizace také ke snížení hlukové zátěže oproti stávajícímu i výhledovému stavu bez záměru. Zároveň je celá číselná řada 700 stavebních objektů současně protihlukovými opatřeními, z nichž část by měla zajistit plnění hlukových limitů při provozu dálnice, zbylá část by měla hlukovou situaci pod úrovní limitů ještě dále snižovat. Část obyvatel nicméně dosud hluku z provozu záměru vystavena nebyla a bude jím nepříznivě ovlivněna nově. V jednom případě (výpočtový bod č. 6 v úseku SO 702.1) s předběžně předpokládanou oscilací kolem hlukového limitu je požadováno dodatečné prověření výpočtů spolu s kontrolními měřeními a příp. doplněním protihlukového opatření. Pouze vlastní realizace a provoz posuzovaného záměru 12 SO fakticky významné vlivy spojené s hlukem a dalšími charakteristikami negeneruje a slouží spíše k řešení vlivů hluku primárního záměru dálnice.

Pokud by předmětný druhý úsek 4901 dálnice D49 bylo možné zprovoznit bez posuzovaného záměru 12 SO (což zejména bez SO 189.1 provozně nelze), lze předpokládat možné významné ovlivnění již samostatně posouzeného vlivu prioritního záměru D49 Hulín – Fryšták na hlukovou situaci a event. další fyzikální a biologické charakteristiky, neboť dotčená (byť méně početná) část obyvatel v jeho blízkosti by byla vystavena nadlimitnímu působení hluku. Ve smyslu změny prioritního záměru tak realizace posuzovaného záměru představuje významnou příznivou složku tohoto vlivu.

Vlivy na povrchové a podzemní vody

Významné negativní vlivy předmětného záměru na povrchové a podzemní vody byly vyloučeny, při respektování opatření spojených s posuzovaným záměrem a podmínek tohoto závazného stanoviska lze vlivy posuzovaného záměru považovat za přijatelné.

Vliv posuzovaného záměru na povrchové vody ve fázi výstavby spočívá zejména v riziku úniku závadných látek ze stavebních mechanismů, především u objektů SO 326, SO 102 TRE3 a SO 189.1, kde je koncentrace prací nejvyšší. Tato rizika jsou běžná pro dokončovací práce a jsou eliminována technickými a organizačními opatřeními, jako je používání biologicky odbouratelných maziv, vybavení staveniště sorbenty, zřízení záchytných prvků, usazovacích nádrží či norných stěn. Odpadní vody ze sociálního zařízení budou likvidovány standardně a technologické vody budou zachyceny a předčištěny. Vzhledem k charakteru dokončovacích prací a umístění objektů se nepředpokládá významnější riziko ovlivnění vodních toků.

Ve fázi provozu je vliv záměru spojen s odváděním srážkových vod ze zpevněných ploch, které mohou obsahovat ropné látky a chloridy. Navržený systém odvodnění odpovídá požadavkům § 38 zákona č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů (vodní zákon), ve znění pozdějších předpisů, a zahrnuje oddělené odvádění srážkových vod z vozovky do kanalizace zakončené odlučovači ropných látek nebo retenčními nádržemi. Na stokách jsou navržena kanalizační hradítka umožňující havarijní uzávěr. Jednotlivé objekty odvádějí vody do toků Roštěnka, Rusava, Fryštácký potok a Hornoveský potok prostřednictvím stávající či nové dešťové kanalizace s ORL nebo retenční nádrží, přičemž předčištění odpovídá obvyklým

normovým požadavkům. Odtok z násypových a příkopových částí, který není kontaminován, je veden přirozeně do nejbližších recipientů. Výpočty koncentrací chloridů v tocích prokazují, že vliv záměru je zanedbatelný a nedochází k překročení limitů podle Nařízení vlády č. 401/2015 Sb., o ukazatelích a hodnotách přípustného znečištění povrchových vod a odpadních vod, náležitostech povolení k vypouštění odpadních vod do vod povrchových a do kanalizací a o citlivých oblastech.

V oblasti podzemních vod se posuzovaný záměr nachází ve vztahu k útvarům Hornomoravský úval – jižní část (ID 22202) a Flyš v povodí Moravy – severní část (ID 32221. Přestože první z uvedených útvarů je v nevyhovujícím stavu, navržený systém odvodnění zajišťuje zachycení všech vod z vozovky a jejich předčištění mimo Ochranného pásma vodního zdroje 2. stupně. V místech vedení trasy přes vymezená ochranná pásma vodních zdrojů jsou doplněna odpovídající technická opatření eliminující rizika kontaminace. Vzhledem k tomu se nepředpokládá negativní ovlivnění jak podzemních vod, tak vodních zdrojů Holešov–Kroměříž ani vodárenské nádrže Fryšták.

Záměr nezasahuje do záplavových území Rusavy ani Fryštáckého potoka. Mostní objekty mají dostatečnou kapacitu, protihlukové stěny jsou umístěny jen mírně pod niveletou vozovky, přičemž těleso dálnice je projektováno nad úrovní Q100. Vzhledem ke vzdálenosti cca 2,7 km a 3,8 km od oblastí s významným povodňovým rizikem se nepředpokládá jejich ovlivnění. Z identifikovaných starých ekologických zátěží je relevantní pouze lokalita Skládky nad přehradou Fryšták, která je však ve stadiu průzkumu a není potvrzeno akutní riziko. Ostatní zátěže jsou mimo dosah vlivů stavby. Havarijní plán pro stavbu 4901, který zahrnuje prevenci a postupy likvidace úniků látek, je uplatnitelný i pro posuzovaný záměr a spolu s technickými prvky odvodnění tvoří funkční ochranný systém.

Na základě všech zjištěných skutečností je záměr z hlediska vlivů na povrchové a podzemní vody, včetně souvislostí se starými ekologickými zátěžemi, ochranou vodních zdrojů, záplavových území a havarijní připravenosti, hodnocen jako přijatelný a v souladu s cíli Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2000/60/ES. Současně s tím nebrání výhledovému dosažení dobrého stavu útvarů povrchových a podzemních vod.

Výsledný (kumulovaný) vliv realizace záměru (12 SO) společně se zprovozněním souvisejícího úseku 4901 dálnice D49 na povrchové a podzemní vody je zpracovatelem posudku hodnocen jako nevýznamný nepříznivý – akceptovatelný, a to nevýznamný nepříznivý až nulový, dočasný během realizace; nevýznamný až málo nepříznivý po uvedení do provozu záměru vč. souvisejícího úseku 4901, a to za předpokladu plnění stanovených podmínek. Celkový vliv pouze samotného záměru 12 SO (pokud by jej bylo možné teoreticky realizovat samostatně bez souvisejícího úseku 4901) je hodnocen pouze jako nulový až nevýznamný příznivý.

Tato klasifikace reflektuje zejména skutečnost, že při výstavbě pouze vlastního záměru budou pouze dokončeny již zahájené terénní a stavební práce bez přímého dotčení vodních útvarů a zdrojů. Z provozu vlastních 12 SO se významnější dotčení vod nepředpokládá a v případné kumulaci se souvisejícím úsekem 4901 se bude jednat spíše o příznivý vliv spojený s předčištěním srážkových vod odtékajících z vozovek včetně látek ze zimní údržby. Bez tohoto předčištění by nebylo možné dálnici provozovat, zároveň se však jedná pouze o menší část z celého souboru ORL v rámci úseku 4901. Samotná existence retenční nádrže SO 327 zároveň

napomáhá zadržení vody v krajině, zejména odváděných z již zpevněných ploch souvisejících komunikací.

Pokud by předmětný druhý úsek 4901 dálnice D49 bylo možné zprovoznit bez posuzovaného záměru 12 SO (což zejména bez SO 189.1 provozně nelze), lze předpokládat možné významné ovlivnění již samostatně posouzeného vlivu prioritního záměru D49 Hulín – Fryšták na povrchové a podzemní vody, neboť srážkové vody odváděné z vozovek by nebyly předčištěny a hrozila by kontaminace recipientů vč. souvisejících vodních zdrojů. Ve smyslu změny prioritního záměru tak realizace posuzovaného záměru představuje významnou příznivou složku tohoto vlivu.

Vlivy na půdu

Významné negativní vlivy předmětného záměru na půdu byly vyloučeny, při respektování opatření spojených s posuzovaným záměrem a podmínek tohoto závazného stanoviska lze vlivy posuzovaného záměru považovat za přijatelné.

Realizací posuzovaného záměru nedojde k žádným novým záborům zemědělského půdního fondu ani pozemků určených k plnění funkcí lesa, protože příprava území proběhla již v rámci hlavní stavby dálnice v souladu s platnými povoleními. Záměr je situován v plochách vymezených územně plánovacích dokumentacích (tj. územními plány dotčených obcí a Zásadami územního rozvoje Zlínského kraje) a naplňuje požadavky § 4 zákona č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu, ve znění pozdějších předpisů, přičemž nevyvolává další fragmentaci okolních zemědělských pozemků ani neomezuje jejich obhospodařování. Pozemky PUPFL v okolí SO 703.2 nejsou stavbou dotčeny a jejich vzdálenost od stavebních objektů vylučuje významnější nepřímé vlivy.

Ve fázi výstavby, která se týká pouze dokončení tří objektů (SO 326, SO 102 a SO 189.1), může dojít ke znečištění půdních vrstev zejména úkapy ropných látek ze stavebních strojů nebo havarijním únikem nebezpečných látek. Tato rizika jsou běžná pro dokončovací práce a budou minimalizována standardními opatřeními, jako je zabezpečení mechanizace proti únikům, pravidelná údržba, vhodné uspořádání staveniště a retenční či jiné záchytné prvky. Riziko eroze se nepředpokládá; naopak zpevněním ploch u SO 102 a SO 189.1 dojde k omezení lokálních erozních procesů.

V období provozu mohou půdu ovlivňovat úniky provozních kapalin, emise polyaromatických uhlovodíků z výfukových plynů, částice z abraze pneumatik a brzdových destiček či látky uvolňované ze zimní údržby. Tyto vlivy se týkají pouze dvou krátkých úseků pozemních komunikací (SO 102 a SO 189.1) a v kontextu celého provozu úseku 4901 i dálnice D49 (tj. v kontextu kumulativního hodnocení vlivů záměru a záměrů souvisejících) představují zcela marginální příspěvek. Kontaminace se přirozeně omezuje na pásmo bezprostředně u komunikace, přičemž koncentrace výrazně klesají se vzdáleností. V kumulaci se snížením dopravní zátěže na stávajících komunikacích lze očekávat, že zanedbatelné negativní vlivy budou převážně kompenzovány pozitivním efektem odklonu dopravy na dálnici.

Výsledný (kumulovaný) vliv realizace záměru (12 SO) společně se zprovozněním souvisejícího úseku 4901 dálnice D49 na půdu je zpracovatelem posudku hodnocen jako středně významný nepříznivý – akceptovatelný, a to středně významný nepříznivý, dočasný i trvalý během realizace i po uvedení do provozu záměru vč. souvisejícího úseku 4901. Celkový vliv

pouze samotného záměru 12 SO (pokud by jej bylo možné teoreticky realizovat samostatně bez souvisejícího úseku 4901) je hodnocen pouze jako nevýznamný nepříznivý.

Tato klasifikace reflektuje zejména skutečnost, že při výstavbě záměru budou pouze dokončeny již zahájené terénní a stavební práce, resp. faktické zábory půdy u SO 326, SO 102 a SO 189.1, s rizikem znečištění a kontaminace půd při výstavbě. Z provozu vlastních 12 SO se významnější dotčení půd nepředpokládá a v případné kumulaci se souvisejícím úsekem 4901 se možné nevýznamné negativní vlivy (např. znečištění vlivem rozstřiku vod se zimními roztoky do okolí) zčásti vyruší s nevýznamnými příznivými vlivy spojenými s úbytkem dopravy na stávajících okolních komunikacích. Zároveň však již stávající přítomnost úseku 4901 spojená se zmenšením rozsahu nezpevněných ploch ve prospěch zpevněných a zastavěných je z pohledu půd nepříznivá (obdobnou optikou je nahlíženo na přítomnost dálnice v krajině z hlediska krajinného rázu), přičemž tento vliv předmětných 12 SO již významněji dále nezhoršuje.

Pokud by předmětný druhý úsek 4901 dálnice D49 bylo možné zprovoznit bez posuzovaného záměru 12 SO (což zejména bez SO 189.1 provozně nelze), možné významnější ovlivnění již samostatně posouzeného vlivu prioritního záměru D49 Hulín – Fryšták na půdy se spíše nepředpokládá. Ve smyslu změny prioritního záměru tak realizace posuzovaného záměru nepředstavuje významnou složku tohoto vlivu.

Vlivy na horninové prostředí a přírodní zdroje

Významné negativní vlivy předmětného záměru na horninové prostředí a přírodní zdroje byly vyloučeny, při respektování opatření spojených s posuzovaným záměrem a podmínek tohoto závazného stanoviska lze vlivy posuzovaného záměru považovat za přijatelné.

Realizace záměru si nevyžádá přesuny hornin ani půd, neboť zemní práce jsou u všech stavebních objektů prakticky dokončeny. U provizorního připojení (SO 189.1), které dosud není zcela realizováno, se vzhledem k jeho omezenému rozsahu jedná o činnosti bez významných vlivů na horninové prostředí. Během provozu záměru nejsou očekávány žádné zásahy ani ovlivnění horninového prostředí.

V dotčeném území ani jeho nejbližším okolí se nenachází žádný dobývací prostor, ložisko, prognózní zdroj ani průzkumné území. Záměr tak významně neomezí budoucí exploataci ložisek nerostných surovin oproti současnému stavu. Zároveň existující ložiska nerostných surovin nevyčerpá ani vlastní spotřebou. Negativní vliv záměru na nerostné zdroje a geologické prostředí je vzhledem k jeho charakteru a umístění považován za akceptovatelný. Vlivy na vody jsou hodnoceny samostatně.

Výsledný (kumulovaný) vliv realizace záměru (12 SO) společně se zprovozněním souvisejícího úseku 4901 dálnice D49 na horninové prostředí a přírodní zdroje je zpracovatelem posudku hodnocen jako nevýznamný nepříznivý až nulový – akceptovatelný, a to nevýznamný nepříznivý, dočasný během realizace; nulový, trvalý po uvedení do provozu záměru vč. souvisejícího úseku 4901. Celkový vliv pouze samotného záměru 12 SO (pokud by jej bylo možné teoreticky realizovat samostatně bez souvisejícího úseku 4901) je hodnocen pouze jako nevýznamný nepříznivý až nulový.

Tato klasifikace reflektuje skutečnost, že realizace záměru bude spojena pouze s minimální spotřebou stavebních surovin, v dokumentaci nicméně nespecifikované, z důvodu využití surovin

z řetězce již existujících záměrů. Zároveň ani v kumulaci se souvisejícím úsekem již nedojde k záboru ploch nad perspektivními ložisky či k významnému omezení jejich budoucí exploatace, stejně jako není součástí záměru otvírka nových ložisek pro zajištění surovin pro realizaci.

Pokud by předmětný druhý úsek 4901 dálnice D49 bylo možné zprovoznit bez posuzovaného záměru 12 SO (což zejména bez SO 189.1 provozně nelze), možné významnější ovlivnění již samostatně posouzeného vlivu prioritního záměru D49 Hulín – Fryšták na horninové prostředí a přírodní zdroje se spíše nepředpokládá. Ve smyslu změny prioritního záměru tak realizace posuzovaného záměru nepředstavuje významnou složku tohoto vlivu.

Vlivy na biologickou rozmanitost (fauna, flora, ekosystémy)

Významné negativní vlivy předmětného záměru na biologickou rozmanitost byly vyloučeny, při respektování opatření spojených s posuzovaným záměrem a podmínek tohoto závazného stanoviska lze vlivy posuzovaného záměru považovat za přijatelné.

Hodnocení vlivů na biologickou rozmanitost vychází z biologických průzkumů provedených v roce 2025, doplněných o data z NDOP (AOPK ČR). Jejich cílem bylo ověřit aktuální stav území, výskyt zvláště chráněných druhů a charakter biotopů v okolí posuzovaných stavebních objektů.

Botanický průzkum zaznamenal 97 druhů cévnatých rostlin, bez výskytu zvláště chráněných druhů. Vegetace je tvořena převážně ruderálními a pionýrskými společenstvy. Invazní druhy jako *Helianthus tuberosus* a *Impatiens parviflora* byly zaznamenány, jejich výskyt je však kontrolován ekodozorem.

Zoologické průzkumy potvrdily výskyt 55 zvláště chráněných druhů bezobratlých, obojživelníků, plazů, ptáků, savců i netopýrů. Tito živočichové se v území vyskytují dlouhodobě, avšak bez prokázaného narušení jejich biotopů vlivem realizace stavebních objektů. Vodní toky jsou převážně technicky upravené a ekologicky málo hodnotné; druhová rozmanitost je nízká, výskyt raků ojedinělý a rybí společenstva jsou ochuzena. Přítomnost významných druhů, jako je vydra říční, bobr evropský, čáp bílý, orel mořský či více druhů skokanů, nebyla dokumentací vyhodnocena jako konfliktní.

Výsledky biologických průzkumů potvrzují, že realizace stavebních objektů nevedla k významnému narušení biologické rozmanitosti. Většina objektů byla budována na již připravených a odlesněných plochách, pod dohledem ekodozoru a v souladu s udělenými výjimkami dle § 56 zákona č. 114/1992 Sb. U provizorního napojení SO 189.1 byly již provedeny skrývky půdy a část zemních prací, takže zásah do biotopů je minimální. Výskyt chráněných rostlin nebyl potvrzen. Vliv na flóru je proto hodnocen jako málo významný.

U fauny nebyly identifikovány negativní dopady na žádný ze zvláště chráněných druhů. Migrační prostupnost území byla zachována a technické úpravy koryt vodních toků zajišťují dostatečnou průchodnost pro obojživelníky i savce. Nebylo prokázáno narušení hnízdních, rozmnožovacích ani potravních biotopů. Další výjimky dle § 56 nejsou potřebné.

V provozní fázi lze očekávat převážně neutrální až pozitivní vlivy. Protihlukové stěny omezují rušení fauny a snižují riziko kolizí ptáků a netopýrů. Odlučovače ropných látek chrání vodní ekosystémy před kontaminací srážkovými vodami. Retenční nádrž je konstruována tak, aby

umožňovala bezpečný pohyb živočichů a nevytvářela pasti — což potvrzuje i výskyt zelených skokanů, kteří lokalitu využívají jako funkční biotop.

Území je tvořeno převážně antropogenně ovlivněnými ekosystémy (polní agrocenózy, ruderalizované porosty, upravené vodní toky). Přírodní prvky stále plní ekologické funkce, zejména doprovodná vegetace vodních toků a fragmenty vlhkých stanovišť. Vlivy na tyto ekosystémy jsou nevýznamné a technická opatření přispívají k jejich ochraně. U vodních ekosystémů lze hodnotit vliv jako mírně pozitivní vzhledem ke zlepšení migrační prostupnosti a ochraně před únikem ropných látek. Celkový vliv na biologickou rozmanitost je hodnocen jako minimální až pozitivní. Záměr respektuje ekologické limity území, nezasahuje do klíčových biotopů a přispívá k ochraně fauny prostřednictvím technických a organizačních opatření. Vliv na ekosystémy a jednotlivé skupiny organismů je hodnocen jako únosný.

Výsledný (kumulovaný) vliv realizace záměru (12 SO) společně se zprovozněním souvisejícího úseku 4901 dálnice D49 na biologickou rozmanitost je zpracovatelem posudku hodnocen jako středně významný nepříznivý – akceptovatelný, a to nevýznamný nepříznivý, dočasný během realizace; středně významný, trvalý po uvedení do provozu záměru vč. souvisejícího úseku 4901. Celkový vliv pouze samotného záměru 12 SO (pokud by jej bylo možné teoreticky realizovat samostatně bez souvisejícího úseku 4901) je hodnocen pouze jako nevýznamný nepříznivý.

Tato klasifikace reflektuje skutečnost, že výstavbou, resp. dostavbou zbývajících tří objektů nedochází k novému záboru biotopů fauny a flory. Dokud nicméně záměr 12 SO včetně souvisejícího úseku 4901 není v provozu, nebude docházet ke střetům a zásadnímu omezení migrace, ani k jeho údržbě, stejně jako k rušení či odvádění případných znečištěných vod aj. Zároveň by však doprava zůstala ve stávající trase, kdy by ke kolizím se zvěří docházelo rovněž a zřejmě i s menší ochranou proti vniknutí na vozovky.

Pokud by předmětný druhý úsek 4901 dálnice D49 bylo možné zprovoznit bez posuzovaného záměru 12 SO (což zejména bez SO 189.1 provozně nelze), lze předpokládat možné významné ovlivnění již samostatně posouzeného vlivu prioritního záměru D49 Hulín – Fryšták na biologickou rozmanitost (fauna, flora, ekosystémy), neboť srážkové vody odváděné z vozovek by nebyly předčištěny a hrozila by kontaminace recipientů vč. souvisejících vodních zdrojů. Přítomnost protihlukových stěn v tomto smyslu nemá jednoznačné hodnocení, spíše by však byla příznivá. Ve smyslu změny prioritního záměru tak realizace posuzovaného záměru představuje významnou příznivou složku tohoto vlivu.

Vlivy na krajinu a její ekologické funkce

Významné negativní vlivy předmětného záměru na krajinu a její ekologické funkce byly vyloučeny, při respektování opatření spojených s posuzovaným záměrem a podmínek tohoto závazného stanoviska lze vlivy posuzovaného záměru považovat za přijatelné.

Zájmové území se nachází na rozhraní Holešovské plošiny a Fryštácké brázdy v krajině s převahou zemědělských ploch a harmonických lesních celků. Prostorové a estetické charakteristiky zde určuje již realizované těleso dálnice D49, které je dominantním prvkem území. Potenciálně dotčený krajinný prostor je omezen na bezprostřední okolí stavebních objektů. Odvodnění a retenční nádrže jsou umístěny uvnitř tělesa dálnice a nezasahují do

krajinného rázu. Protihlukové stěny, provizorní napojení a větev MÚK Třebětice mají vliv rozšířený z hlediska viditelnosti, ale jejich účinek je slabý a nepředstavuje zásadní změnu. Protihlukové stěny mírně zvýrazňují antropogenní prvek a vytvářejí bariérový efekt, který je částečně kompenzován jejich pozitivním vlivem na oclonění rušivých účinků dopravy. Tyto stěny jsou již provedeny s lankovými konstrukcemi pro popínavé rostliny a v zeleném provedení na vnějších stranách stěn a s průhlednými úseky na mostních objektech. Doprovodná výsadba dřevin v předpolí dále snižuje negativní vizuální působení a podporuje začlenění do krajiny. Zbývající dostavby komunikací, zejména SO 102 a SO 189.1, jsou rozsahem i technickým řešením nevýznamné. Jsou situovány ve stínu stávajících staveb a reliéfu a jejich vliv lze spolehlivě odhadnout na základě dokončené stavby SO 102 a srovnání s realizovaným kruhovým objezdem SO 189.2. Nejistota hodnocení je proto nízká.

Z hlediska ochrany přírody nedochází ke střetům se zvláště chráněnými územími, soustavou Natura 2000, památnými stromy ani přírodními parky, okrajově je dotčen pouze přírodní park Hostýnské vrchy, a to v rozsahu hodnoceném jako nevýznamný. Kontakty s prvky ÚSES a významnými krajinnými prvky jsou pouze okrajové a lze je hodnotit i jako příznivé, vzhledem k tomu, že odvodnění včetně odlučovačů ropných látek a retenčních opatření snižuje riziko kontaminace srážkovými vodami a přispívá k zachování ekostabilizační funkce těchto prvků. Záměr je v souladu s požadavky ochrany krajinného rázu podle § 12 zákona č. 114/1992 Sb. a představuje únosný zásah bez nutnosti stanovit zvláštní ochranné podmínky. Nevzniká výrazné zesílení fragmentace krajiny a všechny vlivy na přírodní a kulturní charakteristiky, průchodnost, krajinné a estetické hodnoty jsou hodnoceny jako nevýznamné. Záměr je z hlediska krajinných a ekologických funkcí přijatelný.

Výsledný (kumulovaný) vliv realizace záměru (12 SO) společně se zprovozněním souvisejícího úseku 4901 dálnice D49 na krajinu a její ekologické funkce je zpracovatelem posudku hodnocen jako středně významný nepříznivý – akceptovatelný, a to středně významný nepříznivý, dočasný i trvalý během realizace i po uvedení do provozu záměru vč. souvisejícího úseku 4901. Celkový vliv pouze samotného záměru 12 SO (pokud by jej bylo možné teoreticky realizovat samostatně bez souvisejícího úseku 4901) je hodnocen pouze jako nevýznamný až málo významný nepříznivý.

Tato klasifikace reflektuje zejména skutečnost, že převažující vliv na krajinu představuje již vlastní stávající těleso souvisejícího úseku 4901 dálnice D49, přičemž tento vliv předmětných 12 SO významněji dále nezhoršuje ani z hlediska fragmentace a prostupnosti krajiny, ani z hlediska zachování jednotlivých znaků krajinného rázu a dalších. Z předmětných stavebních objektů mají významnější vliv na krajinu zejména protihlukové stěny.

Pokud by předmětný druhý úsek 4901 dálnice D49 bylo možné zprovoznit bez posuzovaného záměru 12 SO (což zejména bez SO 189.1 provozně nelze), možné významnější ovlivnění již samostatně posouzeného vlivu prioritního záměru D49 Hulín – Fryšták na krajinu a její ekologické funkce se spíše nepředpokládá. Příznivý dopad neexistence protihlukových stěn by byl stále ve stínu celkového dopadu vlastního tělesa dálnice. Ve smyslu změny prioritního záměru tak realizace posuzovaného záměru nepředstavuje významnou složku tohoto vlivu.

Vlivy na instituty ochrany přírody dle zákona č. 114/1992 Sb.

Významné negativní vlivy předmětného záměru na instituty ochrany přírody dle zákona č. 114/1992 Sb. byly vyloučeny, při respektování opatření spojených s posuzovaným záměrem a podmínek tohoto závazného stanoviska lze vlivy posuzovaného záměru považovat za přijatelné.

Vzhledem k charakteru záměru a stavu jeho dokončení se nepředpokládají významné vlivy na instituty ochrany přírody dle zákona č. 114/1992 Sb. V řešeném území ani v jeho bezprostředním okolí se nenacházejí zvláště chráněná území podle zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ani lokality soustavy Natura 2000 či památné stromy. Záměr dálnice D49 proto nevykazuje přímý střet s těmito kategoriemi chráněných území. Absence zvláště chráněných území v prostoru záměru je dána nízkou přírodní zachovalostí území, které je charakterizováno intenzivním hospodářským využíváním a již proběhlými zemními pracemi v rámci realizace hlavní trasy dálnice. Částečně bude záměrem dotčen pouze přírodní park Hostýnské vrchy, do jehož dílčího výběžku v oblasti pod Fryštákem zasahuje provizorní komunikace SO 189.1 i s navazujícím úsekem 4901 a objekty odlučovačů ropných látek SO 326 a SO 328. Vzhledem k tomu a k výrazně převažujícímu rozsahu nedotčené části parku bude tento vliv nevýznamný.

VKP a skladebné prvky ÚSES, které se v blízkosti záměru nacházejí, nebudou realizací záměru významně dotčeny. Konkrétně se jedná o registrovaný VKP „Údolní nádrž Fryšták" (k.ú. Dolní Ves a Kostelec u Zlína), zahrnující vodní plochu a navazující zalesněné břehy. Dále VKP ze zákona tvořené vodními toky jako Roštěnka, Žabínek, Mojena, Fryštácký potok, Hornoveský potok a bezejmenný soutok s Žeranovkou či přítoky Rusavy a Fryštáckého potoka. Tyto prvky vykazují různou míru ekostabilizační funkce, od nízké u podmáčených luk až po střední u zachovalých lužních porostů podél Fryštáckého potoka.

Území záměru je rovněž charakterizováno přítomností prvků ÚSES na regionální i lokální úrovni. Regionální biokoridor RBK 1580 (k.ú. Horní Lapač) propojuje biocentra RBC Na skále a RBC Lipiny a je veden zemědělsky využívanou krajinou. Na lokální úrovni jsou dotčeny prvky jako LBK 7 (tok Roštěnka s eutrofizovanou vegetací), LBC 4 Šeblínek (biocentrum na soutoku Roštěnky a Rusavy), LBK 769703-1 (ruderalizovaný pás podél toku Žabínek), LBC Díly (remíz vložený do RBK 1580), LBK 200026 a LBK 200027 (biokoridory podél přítoků Fryštáckého potoka), a LBC Vylantské (zalesněný svah nad údolím Fryštáckého potoka). Tyto prvky vykazují různou míru ekologické funkčnosti, přičemž většina z nich je začleněna do stávající krajinné struktury a jejich propojení je zajištěno.

U řady segmentů se odráží skutečnost, že stavba 4901 má již dlouhá léta územní rozhodnutí a stavební povolení a územní plány sídel její územní stabilizaci respektují i z hlediska ÚSES. Střety záměru (12 stavebních objektů) se skladebnými prvky ÚSES i VKP jsou hodnoceny jako okrajové a fakticky pozitivní, kdy funkčnost (ORL) přispěje k eliminaci kontaminace vodních toků srážkovou vodou z dálnice. Tento pozitivní vliv na vodní ekosystémy má částečně vztah k lokálním biokoridorům a VKP tvořeným vodními toky, jak bylo uvedeno v kapitole věnované vlivům na biodiverzitu.

Výsledný (kumulovaný) vliv realizace záměru (12 SO) společně se zprovozněním souvisejícího úseku 4901 dálnice D49 na instituty ochrany přírody dle zákona č. 114/1992 Sb.

je zpracovatelem posudku hodnocen jako nevýznamný nepříznivý – akceptovatelný, a to nevýznamný nepříznivý, dočasný i trvalý během realizace i po uvedení do provozu záměru vč. souvisejícího úseku 4901. Celkový vliv pouze samotného záměru 12 SO (pokud by jej bylo možné teoreticky realizovat samostatně bez souvisejícího úseku 4901) je hodnocen pouze jako nulový.

Tato klasifikace reflektuje zejména skutečnost, že výstavbou i provozem záměru dojde pouze k minimálnímu dotčení území s touto ochranou dle ZOPK (okrajově přírodního parku, VKP a ÚSES), přičemž také již stávající stavby úseku 4901 jsou takto situovány. Zároveň v rámci provozu dojde jak ke znečištění, tak i k předčištění srážkových vod z vozovek do recipientů (VKP), vč. jejich retence. Pouze vlastní záměr 12 SO má příznivý vliv na zadržení vod (SO 327) a tedy i ochranu VKP vodní tok či údolní niva a současně ÚSES. Také však umísťuje novou dílčí komunikaci do přírodního parku, čímž se přínosy vyruší. Ostatní případné střety již byly vyřešeny se vzájemným respektováním zájmů.

Pokud by předmětný druhý úsek 4901 dálnice D49 bylo možné zprovoznit bez posuzovaného záměru 12 SO (což zejména bez SO 189.1 provozně nelze), možné významnější ovlivnění již samostatně posouzeného vlivu prioritního záměru D49 Hulín – Fryšták na instituty ochrany dle zákona č. 114/1992 Sb. se spíše nepředpokládá. Ve smyslu změny prioritního záměru tak realizace posuzovaného záměru nepředstavuje významnou složku tohoto vlivu.

Vlivy na hmotný majetek a kulturní dědictví včetně architektonických a archeologických aspektů

Významné negativní vlivy předmětného záměru na hmotný majetek a kulturní dědictví včetně architektonických a archeologických aspektů byly vyloučeny, při respektování opatření spojených s posuzovaným záměrem a podmínek tohoto závazného stanoviska lze vlivy posuzovaného záměru považovat za přijatelné.

Vzhledem k pokročilému stupni realizace záměru nejsou součástí posuzovaného záměru žádné demolice stávajících objektů a nebude dotčen žádný hmotný majetek. U varianty aktivní vč. kumulativního vlivu souvisejícího úseku 4901 se vzhledem k charakteru záměru a stavu jeho dokončení přímé vlivy na hmotný majetek nepředpokládají. Naopak u varianty nulové (nerealizace záměru) lze vzhledem k umístění řady objektů podél stávajících komunikací v intravilánech sídel očekávat zvýšení jejich negativního ovlivnění v důsledku dalšího růstu intenzit dopravy, zejména vlivem zvýšeného znečištění ovzduší a vibrací.

V širším dotčeném území se nachází několik památkově chráněných objektů, zejména církevní stavby, kříže a kamenné sochy, a také památkově chráněný přírodní objekt – areál přehrady Fryšták. U varianty aktivní vč. kumulativního vlivu souvisejícího úseku 4901 se přímé vlivy na kulturní památky nepředpokládají. U varianty nulové (nerealizace záměru) lze rovněž očekávat spíše zvýšení jejich možného negativního ovlivnění v důsledku dalšího růstu intenzit dopravy, zejména vlivem zvýšeného znečištění ovzduší a vibrací.

Záměr se nachází na území s archeologickými nálezy chráněnými podle § 22 odst. 2 zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči. Před zahájením výstavby byl již proveden kompletní záchranný archeologický průzkum, a vzhledem k charakteru záměru a stavu jeho dokončení se nepředpokládají žádné další vlivy na archeologické památky.

Výsledný (kumulovaný) vliv realizace záměru (12 SO) společně se zprovozněním souvisejícího úseku 4901 dálnice D49 na hmotný majetek a kulturní dědictví včetně

architektonických a archeologických aspektů je zpracovatelem posudku hodnocen jako nevýznamný příznivý – akceptovatelný, a to nevýznamný nepříznivý až nulový, dočasný během realizace; nevýznamný příznivý, trvalý po uvedení do provozu záměru vč. souvisejícího úseku 4901. Celkový vliv pouze samotného záměru 12 SO (pokud by jej bylo možné teoreticky realizovat samostatně bez souvisejícího úseku 4901) je hodnocen pouze jako nulový.

Tato klasifikace reflektuje zejména skutečnost, že záměr na vstupu nevyžaduje žádné demolice hmotného majetku ani dotčení kulturního dědictví, pouze bude během něj nevýznamně zvýšena staveništní doprava s případným vlivem na hmotný majetek podél přepravních tras. Z provozu záměru vč. souvisejícího úseku 4901 lze pak očekávat spíše příznivý vliv na stávající zástavbu vč. kulturního dědictví ve stávajících průjezdních obcích a lokalitách v důsledku přesunu tranzitní dopravy z těchto obcí na dálnici. V rámci dokumentace záměru nicméně nebyly deklarovány škody na hmotném majetku či jiné v rámci stávající dopravy. Jedná se tak pouze o nepodložený odhad jak nepříznivého vlivu stavu bez záměru i příznivého stavu se záměrem na tuto zástavbu ve stávajících trasách dopravy.

Pokud by předmětný druhý úsek 4901 dálnice D49 bylo možné zprovoznit bez posuzovaného záměru 12 SO (což zejména bez SO 189.1 provozně nelze), možné významnější ovlivnění již samostatně posouzeného vlivu prioritního záměru D49 Hulín – Fryšták na hmotný majetek a kulturní dědictví včetně architektonických a archeologických aspektů se spíše nepředpokládá. Ve smyslu změny prioritního záměru tak realizace posuzovaného záměru nepředstavuje významnou složku tohoto vlivu.

Přeshraniční vlivy

Přeshraniční vlivy byly vyloučeny, a to vzhledem k rozsahu i charakteru záměru (jedná se o dokončení 12 SO nezbytných pro zprovoznění již vybudovaného úseku dálnice D49 – ve vztahu k ostatním úsekům celé dálnice D49 jde o dílčí části lokálního charakteru) a zejména vzhledem k vzdálenosti dotčeného území od státní hranice. Vlastní se záměrem související řešený úsek dálnice D49 je ryze vnitrozemní, navazující úseky z Fryštáku (resp. Lípy) ke státní hranici se Slovenskem jsou předmětem samostatných posuzování, a netýkají se aktuálně řešeného procesu.

Jiné vlivy – možnost kumulace

Významné negativní kumulativní vlivy předmětného záměru byly vyloučeny, při respektování opatření spojených s posuzovaným záměrem a podmínek tohoto závazného stanoviska lze vlivy posuzovaného záměru i v kumulaci s jinými záměry v území považovat za přijatelné.

Kumulativní vlivy záměru jsou v dokumentaci EIA popsány v kapitole B.I.4 (Charakter záměru a možnost kumulace s jinými záměry) a dále rozpracovány v příslušných kapitolách, kde se hodnotí dopady na jednotlivé složky životního prostředí (např. veřejné zdraví, ovzduší, hluk, voda apod.) – vždy s přihlédnutím k možnému souběhu s jinými aktuálně realizovanými nebo připravovanými stavbami. Předmětný záměr zahrnuje pouze 12 stavebních objektů, které jsou nedílnou součástí stavby dálnice D49, úseku 4901 Hulín–Fryšták. Tento úsek byl již v minulosti komplexně posouzen v procesu EIA, ke kterému bylo vydáno prioritní závazné stanovisko. Aktuální proces EIA se zaměřil na dokončení a doplnění těchto objektů, z nichž část má charakter

mitigačních opatření (např. protihlukové stěny, ORL). Metodika hodnocení byla nastavena tak, aby umožnila plnohodnotné posouzení nejen vlastních vlivů předmětných 12 stavebních objektů, ale také jejich kumulace s provozem celého úseku 4901 a výhledově i celé dálnice D49. Postup tedy záměrně překračuje rámec pouhého samostatného hodnocení předmětných 12 SO a zabývá se vlivy celku v jeho reálném budoucím provozním stavu. Nejedná se tedy o novou samostatnou stavbu dálnice D49, ale o dokončovací práce v rámci již existující infrastruktury.

V rámci kapitoly B.I.4 jsou uvedeny následující stavby a současně z charakteru záměru je patrné, že kumulace vlivů s jinými záměry je částečně relevantní pouze u SO pozemních komunikací, konkrétně u „SO 102 MÚK Třebětice – větev TRE3 od km 0,25" (který umožní plnohodnotné zprovoznění MÚK Třebětice) a u „SO 189.1 Provizorní napojení R4901 na II/490 – část ŘSD", které umožní napojení dálnice na silniční síť. To způsobí kumulativní vlivy celé stavby dálnice 4901 a v budoucnu i navazujících úseků (celá dálnice D49), zejména v oblastech ovzduší, hluku, veřejného zdraví a vod. Vlivy všech záměrů umístěných v blízkosti předmětného záměru s potenciálně možnými kumulativními vlivy byly v dokumentaci vyhodnoceny z kumulativního hlediska jako málo významné a akceptovatelné.

Výpočty a prognózy byly provedeny pro výhledový rok 2045 při plném zprovoznění dálnice D49. Tím bylo zajištěno, že kumulativní vlivy záměru (realizace 12 SO) a celé dálnice D49 jsou plnohodnotně vyhodnoceny, a nelze tvrdit, že vlivy celé dálnice nebyly posouzeny. Naopak, právě v oblasti hodnocení kumulací bylo provedeno komplexní vyhodnocení, a to ve všech relevantních oblastech, zejména pak z hlediska hlukové situace, vlivu na ovzduší a veřejné zdraví, vlivu na povrchové vody, krajinu, biologickou rozmanitost a další. Kumulativní hodnocení vlivů bylo provedeno na základě dopravního modelu, který stanovuje předpokládané intenzity dopravy pro výhledový rok 2045 při plném zprovoznění dálnice D49. Tento model byl využit jako vstup pro hlukovou studii, rozptylovou studii a další odborné podklady, aby bylo zajištěno, že hodnocení kumulací odpovídá reálným prognózám dopravní zátěže (blíže specifikováno v příslušné části tohoto závazného stanoviska (Souhrnná charakteristika předpokládaných vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví z hlediska jejich velikosti a významnosti).

Výsledné hodnocení vlivů konstatuje, že samotný záměr (realizace 12 SO) by měl vliv nevýznamný až nulový. Kumulativní vliv záměru (realizace 12 SO) společně se zprovozněním stavby 4901 (a tím i dálnice D49) je hodnocen jako akceptovatelný, převážně příznivý – zejména v důsledku snížení zátěže v obytných oblastech. Tento závěr vychází z kumulativního posouzení jednotlivých složek vlivu: Vlivy na ovzduší jsou hodnoceny jako nevýznamné a setrvávající pod úrovní platných imisních limitů. Pozitivní efekt spočívá v přesunu tranzitní dopravy ze sídelních oblastí na dálnici, což přispěje ke zlepšení kvality ovzduší v obytných zónách. Hluková zátěž je s realizací protihlukových opatření řady SO 700 udržena v mezích hygienických limitů, vibrace a světelné projevy zůstávají nevýznamné a krátkodobé. Srážkové vody z vozovky jsou zachycovány a předčišťovány, čímž je minimalizováno riziko ovlivnění povrchových a podzemních vod. Vlivy na biotu a přírodní prostředí jsou rovněž hodnoceny jako nevýznamné, přičemž realizace záměru nijak nezvyšuje negativní vlivy nad rámec stávající zátěže. Celkově kumulativní vliv záměru a souvisejícího úseku 4901 představuje převážně příznivou a akceptovatelnou změnu s příznivým efektem na obytné oblasti a současně zajišťuje dodržení požadavků na ochranu veřejného zdraví a životního prostředí.

Záměr byl v procesu EIA posouzen ze všech relevantních hledisek a vlivů. Z provedeného hodnocení záměru uvedeného v dokumentaci EIA vyplývá, že na základě charakteru samotného záměru, závěrů jednotlivých odborných studií a na základě souhrnného posouzení možných negativních vlivů posuzovaného záměru na životní prostředí, včetně vyhodnocení kumulativních vlivů zejm. ve vztahu k úseku 4901 dálnice D49 i ve vztahu k dálnici D49 jako celku včetně výhledového stavu provozu, lze konstatovat, že vlivy záměru na životní prostředí budou při přijetí požadovaných opatření k prevenci, vyloučení, snížení a kompenzaci vlivů, stanovených v podmínkách přípravy, monitoringu a rozboru vlivů záměru z pohledu vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví akceptovatelné (výstavba ani provoz záměru nepřinesou významné negativní vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví).

Zpracovatel posudku se ztotožnil s převážnou částí dílčích závěrů posuzované dokumentace záměru, případně tyto pouze korigoval, doplnil a formuloval na základě řádně odůvodněných vlastních úvah a zjištění (blíže viz výše u hodnocení jednotlivých složek životního prostředí a veřejného zdraví). Na jejich základě doporučuje záměr k realizaci, za předpokladu respektování podmínek tohoto závazného stanoviska, které vzešly z návrhu zpracovatele dokumentace EIA, posudku a z procesu posouzení vlivů na životní prostředí, včetně připomínek z obdržených vyjádření. Odlišné názory v dílčích závěrech hodnocení, zejména v případě vlivu na veřejné zdraví, vlivu na hlukovou situaci s hodnocením protihlukových opatření a vlivu na vody včetně kumulativních vlivů, byly zpracovatelem posudku promítnuty rovněž do návrhu těchto podmínek v rámci návrhu stanoviska (uvedené v posudku).

V návaznosti na výše uvedené se příslušný úřad ztotožnil se závěry zpracovatele posudku, včetně toho, že konkrétní vlivy na jednotlivé složky životního prostředí a veřejné zdraví jsou z pohledu velikosti a významnosti hodnoceny jako akceptovatelné. Součástí podmínek tohoto závazného stanoviska jsou příslušná odůvodněná opatření určená k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů na jednotlivé složky životního prostředí a veřejné zdraví.

Hodnocení technického řešení záměru s ohledem na dosažený stupeň poznání, pokud jde o znečišťování životního prostředí:

Předmětem záměru je soubor dvanácti stavebních objektů, které tvoří dílčí část výstavby úseku 4901 dálnice D49 a z nichž převážná většina představuje technická opatření určená ke zmírnění negativních vlivů dopravní infrastruktury na životní prostředí. Jedná se zejména o objekty na čištění srážkových vod (ORL), retenční nádrž a řadu protihlukových stěn, jejichž konstrukční a technické řešení vychází z běžně využívaných, dlouhodobě ověřených a spolehlivých technologií, standardně aplikovaných v rámci liniových dopravních staveb v České republice i zahraničí. ORL zajišťují zachycení a separaci ropných látek ze srážkových vod odváděných z povrchu dálnice, čímž jsou minimalizovány dopady na vodní ekosystémy a půdní prostředí. Retenční nádrž je navržena tak, aby plnila jak technické funkce související s regulací odtoku a retencí vod, tak funkce ekologické – upravené břehy umožňují bezpečný pohyb fauny a tvarování dna zabraňuje vzniku pastí pro obojživelníky. Protihlukové stěny jsou umístěny v místech, která byla modelově identifikována jako nezbytná pro dosažení hygienických limitů hluku v chráněném venkovním prostoru staveb; současně v místech křížení dálnice s vodními

toky přispívají ke snížení rušivých účinků světla a hluku na živočichy. Tyto objekty jsou již ve značné míře dokončeny, přičemž u ORL SO 326 zbývají pouze finální terénní úpravy.

Předmětný záměr zahrnuje rovněž stavební objekty s primárně dopravně-technickou funkcí, a to zejména větev TRE3 mimoúrovňové křižovatky Třebětice (SO 102), dále provizorní napojení dálnice na silnici II/490 (SO 189.1) a související infrastrukturu nezbytnou pro zprovoznění celého úseku 4901. Technické řešení těchto objektů vychází ze standardních postupů dopravního stavitelství a respektuje funkční návaznost na stávající dopravní síť i požadavky na bezpečnost a plynulost provozu. Faktický stav rozestavěnosti je pokročilý: u SO 102 je třeba již pouze provést závěrečné vrstvy vozovky, zatímco SO 189.1 je ve fázi dokončených zemních prací a teprve bude realizována konstrukce provizorní komunikace včetně souvisejících úprav a napojení. V rámci dokumentace EIA bylo rovněž ověřeno, že technické řešení těchto objektů nemění charakter dopravního provozu nad rámec hodnoceného dopravního zatížení úseku 4901 a jejich dopad na okolní území je plně zahrnut v celkovém posouzení vlivů.

Vzhledem ke skutečnosti, že řada objektů plní funkci ekologických či hlukově ochranných opatření, byla jejich technická řešení posouzena také z hlediska kumulativních vlivů v souvislosti se zprovozněním celého úseku 4901 dálnice D49. Dokumentace EIA i odborné studie se těmto aspektům věnují v samostatných částech, zejména v rámci hodnocení vlivů na jakost ovzduší, hluk, veřejné zdraví a vodní režim. Posouzení prokázalo, že technické řešení předložených objektů je způsobilé zajistit splnění dotčených limitních hodnot. Některé objekty se nacházejí v záplavových územích (např. SO 701.1, SO 325, SO 326, SO 328), avšak jejich technické řešení tato rizika zohledňuje – například zvýšením nivelety tělesa, vhodným vedením svahů nebo zapuštěním odlučovačů ropných látek do terénu. Analýza rizik z hlediska povodní vyhodnotila míru ohrožení jako nízkou a nevyžadující dodatečná protipovodňová či adaptační opatření. Zároveň bylo ověřeno, že návrh nepředstavuje riziko zhoršení odtokových poměrů ani ohrožení okolních staveb či území.

Informace o technickém řešení záměru a jeho vlivech jsou v dokumentaci EIA popsány dostačujícím způsobem, dílčí chybějící informace pro komplexní hodnocení dovodil zpracovatel posudku buďto z dokumentace záměru a doložených (vyžádaných) podkladů alespoň nepřímo, nebo je ověřil v rámci terénního šetření při ohledání skutečného stavu. Případně vyhodnotil přípustnost jejich absence na základě vlastního řádně odůvodněného úsudku, viz příslušné kapitoly posudku.

Na základě dostupných informací lze konstatovat, že technické řešení záměru odpovídá současnému stupni poznání o znečišťování životního prostředí a bylo navrženo tak, aby minimalizovalo negativní vlivy na jednotlivé složky životního prostředí. Použité technologie jsou ověřené praxí, jejich účinnost je dostatečně známá a rizika spojená s jejich aplikací jsou nízká. Realizace záměru nepředstavuje riziko překročení únosného zatížení území, naopak přispívá ke zlepšení kvality prostředí v sídlech, kterými je v současnosti vedena tranzitní doprava. Nejedná se tak o technické řešení, které by již bylo překonáno a existovalo místo něj novější a z hlediska vlivů na životní prostředí jednoznačně vhodnější řešení.

Na základě provedeného posouzení předloženého technického řešení záměru zpracovatel posudku konstatuje, že technické řešení záměru bylo posouzeno s ohledem na vysoký stupeň poznání o jeho vlivech na životní prostředí, který vyplývá z předchozích procesů EIA k vlastním

i navazujícím stavebním objektům, z aktuálně předložené dokumentace záměru včetně relevantních odborných studií, a především s ohledem na pokročilý stav realizace jednotlivých stavebních objektů. V následných fázích přípravy projektu může dojít k dalšímu upřesnění technických parametrů záměru, a to i na základě podmínek stanovených v rámci tohoto závazného stanoviska. Pro účely posouzení vlivů záměru na životní prostředí lze však z tohoto pohledu považovat předložené podklady za dostačující.

Příslušný úřad se ztotožnil s názorem zpracovatele posudku a uvádí, že při respektování stanovených podmínek lze posuzovaný záměr realizovat.

Pořadí variant (pokud byly předloženy) z hlediska vlivů na životní prostředí:

V rámci provedeného posouzení vlivů záměru na životní prostředí byly porovnány dvě varianty dle předložené dokumentace záměru, a to aktivní a nulová. Aktivní varianta, zejména v kumulaci s úsekem 4901, byla vyhodnocena jako celkově příznivější, a to zejména z hlediska vlivů na veřejné zdraví, ovzduší, hluk, povrchové a podzemní vody, krajinu i kulturní dědictví. Přináší řešení stávajícího nevyhovujícího stavu, zatímco nulová varianta by zachovala současný nevyhovující stav průjezdní dopravy přes hustou zástavbu dotčených obcí a měst. Výsledné pořadí variant z hlediska přijatelnosti je proto aktivní varianta na prvním místě, nulová varianta na druhém. Nulová varianta navíc nepředstavuje reálnou alternativu, protože by vyžadovala složité samostatné technické, provozní i právní dořešení další existence a využití již realizovaných stavebních objektů.

Shrnutí vyjádření k dokumentaci EIA:

Ke zveřejněné dokumentaci EIA příslušný úřad obdržel ve lhůtě podle § 8 odst. 3 zákona celkem 22 vyjádření, z toho 5 vyjádření DÚSC (Statutární město Zlín, 2x obec Martinice, obec Horní Lapač a obec Žeranovice), 7 vyjádření DO (Krajský úřad Zlínského kraje, odbor životního prostředí a zemědělství; Magistrát města Zlín, odbor životního prostředí a zemědělství; Městský úřad Holešov, odbor životního prostředí; Městský úřad Kroměříž, odbor stavebního úřadu a životního prostředí; Krajská hygienická stanice Zlínského kraje se sídlem ve Zlíně; Agentura ochrany přírody a krajiny ČR, sekce ochrany přírody a krajiny; Archeologický ústav AV ČR, Brno), 8 vyjádření odborů MŽP (odbor adaptace na změnu klimatu, odbor územní ochrany přírody a krajiny, odbor ochrany vod, odbor environmentálních rizik a ekologických škod, odbor politiky ochrany klimatu, odbor ochrany ovzduší, odbor politiky životního prostředí a udržitelného rozvoje, odbor výkonu státní správy IV), 2 vyjádření z řad veřejnosti a dotčené veřejnosti (Děti Země – Klub za udržitelnou dopravu, Egeria z.s.). Po lhůtě podle § 8 odst. 3 zákona obdrželo MŽP 2 vyjádření z řad veřejnosti (2x Egeria z.s.) a 1 vyjádření odboru MŽP, odbor cirkulární ekonomiky a odpadů). MŽP, odbor cirkulární ekonomiky a odpadů ze dne 23. 9. 2025 (zaslaného dne 25. 9. 2025) neuplatňuje žádné připomínky. Egeria z.s. po stanovené zákonné lhůtě zaslala dvě samostatná vyjádření, která obsahovala pouze doplňující přílohy k původnímu uplatněnému vyjádření ze dne 19. 9. 2025. Podle § 8 odst. 3 zákona k vyjádřením zaslaným po lhůtě příslušný úřad nepřihlíží, nicméně lze uvést, že tyto vyjádření byly zaslány zpracovateli posudku, který je v posudku rovněž vypořádal.

Obdržená vyjádření obsahovala připomínky k následujícím hodnoceným oblastem a způsobu posouzení: dopadům dopravy, hlukové zátěže a prašnosti na okolní území (včetně požadavků na rozšíření hlukových měření, doplnění protihlukových opatření a ověřování kvality ovzduší),

kumulativním vlivům s dalšími záměry v širším území, rozsahu a podrobnosti hlukových studií (včetně měření ve fázi zkušebního provozu a požadavků na sledování skutečných provozních podmínek), vlivům na povrchové a podzemní vody (nutnosti zpracování havarijních a povodňových plánů, respektování ochranných pásem vodních toků a prověření hydrologických poměrů), ochraně přírody a krajiny (doplňkovým vegetačním opatřením, zásahům do biotopů a požadavkům na vhodný management ploch), ochraně ovzduší (opatřením proti prašnosti dle příslušné metodiky a zákonných požadavků), ochraně zemědělského půdního fondu a lesních pozemků (posouzení rozsahu záborů a souladu s dříve vydanými rozhodnutími), nakládání se stavebními odpady (upřesnění klasifikace a evidence), otázkám světelného znečištění (minimalizaci rušivých vlivů a souladu s metodickými pokyny), jakož i dalším aspektům realizace stavby vyžadujícím dodržení stanovených postupů a minimalizačních opatření.

Skutečnosti uváděné v připomínkách jsou vzaty v úvahu a zohledněny, relevantní požadavky a připomínky obsažené ve vyjádřeních byly vzaty do úvahy při formulování podmínek tohoto závazného stanoviska. Vlivy na jednotlivé složky životní prostředí a veřejné zdraví jsou vyhodnoceny v dokumentaci EIA i v posudku jako akceptovatelné. Všechny připomínky z vyjádření jsou podrobně uvedeny v posudku včetně jejich detailního vypořádání (viz kapitola V. posudku – Vypořádání všech obdržených vyjádření k dokumentaci EIA).

Posudek je zveřejněn v Informačním systému EIA na internetových stránkách www.mzp.cz/eia, pod kódem záměru MZP533, resp. přímo na následujícím odkazu (Dálnice D49, stavba 4901 Hulín – Fryšták; vybrané stavební objekty), v části Posudek.

Příslušný úřad se ztotožňuje se závěry zpracovatele posudku a odkazuje tímto na vypořádání připomínek k dokumentaci EIA zpracovatelem posudku, které je součástí posudku, který je k dispozici v elektronické podobě na výše uvedené internetové adrese.

Okruh dotčených územních samosprávných celků:

1. Zlínský kraj
2. Statutární město Zlín
3. Město Fryšták
4. Město Hulín
5. Město Holešov
6. Obec Horní Lapač
7. Obec Lukoveček
8. Obec Martinice
9. Obec Pravčice
10. Obec Racková
11. Obec Třebětice
12. Obec Zahnašovice
13. Obec Žeranovice

Toto závazné stanovisko je vydáno dle § 149 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů jako podklad pro vydání rozhodnutí v navazujícím řízení podle § 3 písm. g) zákona.

Platnost tohoto závazného stanoviska je 7 let ode dne jeho vydání s tím, že může být na žádost oznamovatele prodloužena v souladu s § 9a odst. 4 zákona.

Poučení

Proti tomuto závaznému stanovisku není podání samostatného odvolání přípustné. V souladu s § 149 odst. 7 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů, je toto závazné stanovisko přezkoumatelné v rámci odvolání podaného proti rozhodnutí vydanému v navazujícím řízení, které bylo podmíněno tímto závazným stanoviskem.

Toto závazné stanovisko nenahrazuje jiná závazná stanoviska ani vyjádření dotčených správních orgánů, stejně tak ani rozhodnutí, povolení či souhlasy vydávané podle zvláštních právních předpisů.

Mgr. Evžen Doležal
ředitel odboru
posuzování vlivů na životní prostředí
a integrované prevence

podepsáno elektronicky

(otisk úředního razítka)

Dotčené územní samosprávné celky ve smyslu § 16 odst. 2 zákona **neprodleně** zveřejní informaci o závazném stanovisku na úředních deskách. Doba zveřejnění je podle § 16 odst. 2 zákona nejméně 15 dnů. Zároveň v souladu s tímto ustanovením **dotčené územní samosprávné celky vyrozumí elektronickou datovou nebo e–mailovou zprávou *(Aneta.Hurkova@mzp.gov.cz),* popř. písemně příslušný úřad o dni vyvěšení informace o závazném stanovisku na úřední desce,** a to v nejkratším možném termínu.

Do závazného stanoviska lze také nahlédnout v Informačním systému EIA na internetových stránkách www.mzp.cz/eia, pod kódem záměru MZP533, resp. přímo na následujícím odkazu (Dálnice D49, stavba 4901 Hulín – Fryšták; vybrané stavební objekty), v části Stanovisko.

Současně s tímto stanoviskem je zaslán i zápis z veřejného projednání ze dne 30. 10. 2025 pod č.j.: MZP/2025/710/3525.

Rozdělovník k č.j. MZP/2025/710/4018

Dotčené územní samosprávné celky:

Zlínský kraj, hejtman
tř. Tomáše Bati 21, 761 90 Zlín

Statutární město Zlín, primátor
náměstí Míru 12, 760 01 Zlín

Město Fryšták, starosta
nám. Míru 43, 763 16 Fryšták

Město Hulín, starosta
nám. Míru 162, 768 24 Hulín

Město Holešov, starosta
Masarykova 628, 769 01 Holešov

Obec Horní Lapač, starostka
Horní Lapač 22, 769 01 Horní Lapač

Obec Lukoveček, starosta
Přílepská 120, 763 16 Lukoveček

Obec Martinice, starosta
Martinice 16, 769 01 Martinice

Obec Pravčice, starostka
Pravčice 46, 768 24 Hulín

Obec Racková, starosta
Racková 45, 760 01 Zlín

Obec Třebětice, starosta
Třebětice 51, 769 01 Holešov

Obec Zahnašovice, starosta
Zahnašovice 43 769 01 Holešov

Obec Žeranovice, starosta
Žeranovice 1, 769 01 Holešov

Dotčené orgány:

Krajský úřad Zlínského kraje, ředitelka
tř. Tomáše Bati 21, 761 90 Zlín

Magistrát města Zlín (úřad obce s rozšířenou působností)
náměstí Míru 12, 760 01 Zlín

Městský úřad Holešov (úřad obce s rozšířenou působností)
Masarykova 628, 769 01 Holešov

Městský úřad Hulín (pověřený obecní úřad)
nám. Míru 162, 768 24 Hulín

Městský úřad Kroměříž (úřad obce s rozšířenou působností)
Velké náměstí 115/1, 767 01 Kroměříž

Krajská hygienická stanice Zlínského kraje se sídlem ve Zlíně
Havlíčkovo nábřeží 600, 760 01 Zlín

Oznamovatel:
Ředitelství silnic a dálnic, státní podnik
Čerčanská 2023/12, 1400 00 Praha 4

Zpracovatel dokumentace:
HBH Projekt spol. s r.o.
RNDr. Tomáš Šikula
Kabátníkova 216/5, 602 00 Brno

Zpracovatel posudku:
Vážený pan
Ing. Mario Petrů
Olgy Havlové 2902/19, 130 00 Praha 3

Na vědomí:
Krajský úřad Zlínského kraj, odbor životního prostředí a zemědělství
tř. Tomáše Bati 21, 761 90 Zlín

Ministerstvo dopravy
nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12, 110 15 Praha 1

Ministerstvo kultury
Maltézské náměstí 1, 118 00 Praha 1

Agentura ochrany přírody a krajiny ČR
Kaplanova 1931/1, 148 00 Praha 11

Česká inspekce životního prostředí, Oblastní inspektorát Brno – pobočka Zlín
třída Tomáše Bati 3792, 760 01 Zlín

Česká inspekce životního prostředí, ředitelství
Na Břehu 267/1a, 190 00 Praha 9

Povodí Moravy, státní podnik
Dřevařská 11, 602 00 Brno

Archeologický ústav AV ČR, Brno, v. v. i.
Čechyňská 363/19, 602 00 Brno

Národní památkový ústav, ústřední pracoviště
Valdštejnské náměstí 162/3, 118 01 Praha 1

Dopravní a energetický stavební úřad, samostatné oddělení staveb pozemních komunikací II
nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12, 110 00 Praha 1

Odbory MŽP:
odbor adaptace na změnu klimatu
odbor územní ochrany přírody a krajiny
odbor druhové ochrany a implementace mezinárodních závazků
odbor ochrany vod
odbor geologie
odbor cirkulární ekonomiky a odpadů
odbor environmentálních rizik a ekologických škod
odbor politiky ochrany klimatu
odbor ochrany ovzduší
odbor politiky životního prostředí a udržitelného rozvoje
odbor výkonu státní správy IV