

V Praze dne 22. listopadu 2016

Č.j.: 63881/ENV/16

Vyřizuje: Ing. Tytlová

Tel: 267 122 072

ZÁVAZNÉ STANOVISKO K VLIVŮM PRIORITYNÍHO DOPRAVNÍHO ZÁMĚRU NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

podle ustanovení § 23a 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 č. 100/2001 Sb.“).

Výroková část

Název záměru:

D49 Hulín – Fryšták

Kapacita (rozsah) záměru:

Novostavba dálnice D49 (původně rychlostní komunikace R 49) – stavba 4901 Hulín – Fryšták, navržena v kategorii 24,5/120, je součástí hlavního silničního tahu ve směru Brno – Zlín – hranice ČR/SR.

Základní údaje:

Hlavní trasa

Délka 16 413 m

Začátek úseku km 0,887

Konec úseku km 17,300

Kategorie R 24,5/120

Provizorní napojení na silnici II/490:

km 17,300 – 18,000

Celková délka stavby 4901 17 113 m

Mimoúrovňové křižovatky:

MÚK Třebětice, MÚK Holešov

Mostní objekty:

na D49 – 16, nad D49 – 9, ostatní komunikace – 5

Délka mostů 1 773 m

Protihlukové stěny 10 ks

Délka stěn 5 626 m

Celkový objem zemních prací:

Výkopy 965 000 m³

Násypy 2 705 000 m³

Vedení trasy záměru:

Trasa stavby je dle dokumentace pro stavební povolení „Rychlostní silnice R49, stavba 4901 Hulín – Fryšták“ (sdružení firem VIAPONT s.r.o. / Pragoprojekt Praha a.s., 03/2014) (dále jen „DSP“) vedena ze stávající mimoúrovňové křižovatky (dále jen „MÚK“) Hulín (km 0,000), záměr začíná v km 0,887 a z MÚK Hulín pokračuje směrem na východ. Trasa je vedena v mírném násypu výšky do 4 m prakticky až po km 4,500, kde začíná křižovatka MÚK Třebětice s přeložkou silnice II/432, která je umístěná severovýchodně od stejnojmenného sídla. V tomto prvním úseku jsou v trase dálnice umístěny mosty nad místními vodními toky, a to most SO 201 nad Kosteleckým potokem v km 1,152, most SO 204 přes potok Roštenka v km 2,938, most SO 205 přes Rymický potok v km 3,347. Posledním v tomto úseku je most SO 207 přes řeku Rusavu v km 3,809. V MÚK Třebětice je trasa rychlostní silnice vedena v násypu, vysokém cca 8 m. Těsně za touto křižovatkou v km 6,318 trasa přechází železniční trať a přeložený potok Žabínek. Dále je vedena stále východním směrem a klesá do násypu výšky do 3 m. Ze severu obchází obec Zahnašovice a jihozápadně od sídla Martinice se mimoúrovňově kříží se silnicí II/490 v MÚK Holešov. V tomto mezikřižovatkovém úseku jsou menší vodoteče překonávány trubními propustky umístěnými do tělesa dálnice (km 6,705 a km 7,090). V km 8,152 je umístěn most SO 212 přes potok Mojena. Součástí posuzovaného záměru je tzv. Přivaděč Holešov, který navazuje na větev Hulín – Holešov MÚK Holešov v km 1,140. Jeho délka je 895 m a v km 1,650 překonává potok Mojena s přeloženým Přílepským potokem. Přivaděč se připojuje na okružní křižovátku jižně od Holešova, který zároveň slouží k napojení budované průmyslové zóny Holešov. Za MÚK Holešov se hlavní trasa stáčí na jihovýchod mezi obce Horní Lapač a Žeranovice, kde se už vzhledem k větší morfologické členitosti terénu dostává střídavě do vyšších násypů a zářezů. V tomto úseku je v km 10,935 umístěn most SO 216 nad lokálním biokoridorem a potokem Ludslávka. V km 11,623 je v trase umístěn most SO 217 nad vodním tokem Žeranovka a přeložkou polní cesty. Za km 11,850 trasa přechází do zářezu hloubky maximálně 7 m. Za km 12,450 je trasa sledované komunikace opět v násypu. V km 12,590 překonává mostem SO 218 potok Židelná spolu s polní cestou. Výška násypu nad tímto údolím nepřesahuje 13 m. V takto vysokém násypu je trasa vedena dál na východ až po km 13,250. Následně je trasa v délce cca 500 m vedena v mírném zářezu či mírném násypu. V km 13,920 je umístěn v trase komunikace most SO 220 o 5 polích, kterým překonává údolí nad potokem Racková, tímto údolím je také vedena osa nadregionálního biokoridoru. Po přechodu údolím je trasa vedena opět v zářezu od km 14,100 po km 14,920 téměř v jižním směřování. V km 15,131 je umístěn třípólový most SO 222, kterým trasa překonává přeložku polní cesty a přeložku bezejmenného toku (pravostranný přítok Fryštáckého potoka) ve výšce 7 m nad terénem. Za mostem je trasa vedena v násypu až po km 16,140. V km 16,154 je umístěn most SO 223 nad úpravou bezejmenného toku (pravostranný přítok Fryštáckého potoka). Za ním trasa pokračuje jihovýchodním směrem cca 250 m v násypu až po další třípólový most SO 224 v km 16,460, kterým trasa komunikace překonává Fryštácký potok. Za posledně jmenovaným mostním objektem

 Ministerstvo životního prostředí

trasa pokračuje střídavě mírným násypem a zářezem až po zastavěné území obce Fryšták, resp. po její část Dolní Ves. Zastavěné území obce trasa překonává mostním objektem SO 225 o 8 polích. Maximální výška mostu nad terénem je 17 m. Za zastavěným územím obce Fryšták trasa přechází do násypu, následně zářezu. V úseku cca km 17,300 – 17,600 je trasa vedena severně od vodní nádrže (dále jen „VN“) Fryšták. V km 17,300 trasa komunikace přechází do provizorního napojení (SO 189), jehož součástí je napojení přes kruhový objezd na stávající silnici II/490 v prostoru jižně od Fryštáku. Provizorní napojení mezi km 17,300 – 18,000 je navrženo v omezeném šířkovém uspořádání. V km 18,000 je záměr ukončen.

Součástí DSP je umístění protihlukových stěn a dalších opatření na snížení hlukové zátěže.

Umístění záměru:

kraj: Zlínský
 obec: Hulín, Pravčice, Količín, Třebětice, Alexovice, Zahnašovice, Holešov, Martinice, Horná Lapač, Žeranovice, Fryšták, Kostelec, Zlín
 k. ú.: Hulín, Pravčice, Količín, Všetuly, Holešov, Třebětice, Martinice, Žeranovice, Zahnašovice, Horní Lapač, Racková, Dolní Ves

Název oznamovatele:

Ředitelství silnic a dálnic ČR

IČ oznamovatele:

65 99 33 90

Sídlo (bydliště) oznamovatele:

Na Pankráci 56, 145 05 Praha 4

Ministerstvo životního prostředí jako příslušný úřad podle § 23a odst. 2 zákona č. 100/2001 Sb. na základě § 23a odst. 3 zákona č. 100/2001 Sb.

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 vlivům prioritního dopravního záměru na životní prostředí dle přílohy č. 1 k nařízení vlády č. 283/2016 Sb., o stanovení prioritních dopravních záměrů,
 k záměru

„D49 Hulín – Fryšták“

Ministerstvo životního prostředí na základě § 23a odst. 3 zákona č. 100/2001 Sb.

stanoví

následující opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů na životní prostředí pro navazující řízení:

Opatření pro fázi přípravy

1. Do projektu monitoringu (HBH Projekt spol. s r.o., Mgr. Marek Sekerčák, Mgr. Tomáš Šikula, 01/2015) zahrnout objekt Sovárna č.p. 177 v k.ú. Dolní Ves jako další lokalitu pro monitoring hluku, u které budou prováděna měření a další činnosti dle projektu monitoringu, tzn. měření (před výstavbou, během výstavby a po uvedení do provozu – předčasné užívání nebo zkušební provoz) a vyhodnocení výsledků včetně návrhu případných opatření pro zabezpečení dodržení limitních hodnot hluku.
2. Před zahájením výstavby provést měření hlukového zatížení (první část monitoringu hluku) ve všech monitorovacích bodech dle projektu monitoringu (HBH Projekt spol. s r.o., Mgr. Marek Sekerčák, Mgr. Tomáš Šikula, 01/2015), a to za normální situace na okolních komunikacích (vyloučení situací s uzavírkami, s objízdnými trasami apod.).
3. Dodržet projekční řešení mostních objektů přes vodní toky se zachováním „mokré“ migrační cesty tokem i „suché“ migrační cesty podél obou břehů toků.

Opatření pro fázi výstavby

4. V průjezdním úseku dálnice D49 Fryšták – Dolní Ves uplatnit podle DSP a hlukové studie (HBH Projekt spol. s r.o., Mgr. Marek Sekerčák, Mgr. Tomáš Šikula, 01/2015) protihluková opatření v podobě protihlukových stěn, nízkohlučného asfaltu a nízkohlučných dilatačních závěrů na mostě pro zabezpečení dodržení limitních hodnot hluku.
5. Dodržet navržené technické provedení úprav vodních toků, opevnění koryt a řešení prostorů pod mosty tak, aby byly zajištěny funkce vodních toků z hlediska ochrany přírody. Zejména příčné prahy u vývaříšť provést tak, aby nepředstavovaly past pro drobné živočichy (příčný práh snížit na výšku 10 cm). Všechny přeložky řešit pod mostními objekty kamennou rovnaninou z lomového kamene (kynetu toku nezpevňovat betonovým lůžkem).
6. Při úpravách Fryštáckého potoka uložit přeložku vedení vtl. plynovodu (SO 505) min. v navržené hloubce 1,20 m pode dnem toku, příčné prahy ukončit kamennou dlažbou, dno vodoteče nezpevňovat kamenným záhozem, v úsecích se zpevněním břehů rovnaninou z lomového kamene zapustit rovnaninu pod úroveň dna.
7. Provádět navržený monitoring podzemních vod po dobu stavebních prací, a to při provozu a činnosti na projektovaných zařízeních a staveništích mostních objektů situovaných ve vnějších pásmech hygienické ochrany 2. stupně vodních zdrojů Zahnašovice a Holešov dle geotechnického průzkumu (INSET a.s. a GeoTEST Brno a.s., 08/2005).

8. Po celou dobu stavby až do její kolaudace stanovit odborně způsobilou fyzickou nebo právnickou osobu – ekodozor (držitel autorizace k provádění biologického hodnocení ve smyslu § 67 podle § 45i zákona č. 114/1992 Sb. o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon č. 114/1992 Sb.“)), která bude hájit zájmy ochrany přírody.
9. Sledovat výskyt zvláště chráněných druhů živočichů v prostoru staveniště a v případě potřeby zajistit záchranný přenos těchto živočichů.
10. Zabezpečovat ochranu obojživelníků a plazů – odchylem z prostoru staveniště odstraňovat náhodně se vyskytující jedince obojživelníků, kteří sem budou migrovat na vznikající vodní plochy (kaluže, zaplavené koleje apod.).
11. Při zjištění, že dochází k narušení a zániku rozmnožišť v okolí stavby (např. vlivem zvýšení prašnosti, změnou vodního režimu, zanášením sedimenty, zarůstáním atd.), zajistit vytvoření náhradních rozmnožišť (drobné tůně).
12. V místě křížení provizorních a staveništních komunikací s vodními toky zachovat prostupnost migrační trasy pomocí minimálně jednoho propustku pro mokrou migrační cestu tokem a dvěma propustky pro suchou migrační cestu podél břehů. Propustky kombinovat s dočasnými bariérami, navádějícími obojživelníky a drobné živočichy k propustkům.
13. V průběhu výstavby důsledně dodržovat monitoring dle projektu monitoringu životního prostředí (HBH Projekt spol. s r.o., 01/2015).

Opatření pro fázi provozu

14. 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.
15. V období uvedení komunikace D49 do provozu (v období tzv. předčasného užívání nebo zkušebního provozu) provést měření, posouzení a vyhodnocení hlukového zatížení (specifikováno projektem monitoringu životního prostředí, HBH Projekt spol. s r.o., 01/2015).
16. Po uvedení dalších úseků komunikace (D49 4902.1, D49 4902.2, ale také silnice II/490: Zlín, propojení I/49 – R49, 2. úsek nebo obchvat Zálešná) do předčasného užívání nebo zkušebního provozu zajistit po dohodě s příslušným orgánem ochrany veřejného zdraví měření hlukového zatížení i na úseku 4901, a to na identických měřicích (monitorovacích) stanovištích jako před zahájením prací, resp. ve zkušebním provozu na úseku 4901 nebo na jiných stanovištích dle dohody s příslušným orgánem ochrany veřejného zdraví, a provést analýzu měření získaných údajů, srovnání analyzovaných dat s hygienickými limity hluku a vyhodnocení účinnosti realizovaných technických a jiných opatření ke snížení negativních účinků hluku. V případě zjištění nedostatečné účinnosti

realizovaných opatření provést doplnění protihlukových opatření pro zabezpečení dodržení limitních hodnot hluku.

17. Po uvedení do provozu realizovat monitoring bioty po dobu celého roku se sledováním přímého vlivu provozu dopravy na komunikaci na okolní biotopy, faunu a flóru, sledovat mortalitu ptáků na průhledných protihlukových stěnách, funkčnost migračních objektů na komunikaci, resp. funkčnost přijatých opatření ke snížení dopadu provozu na monitorované komunikaci na okolní biotu. V případě zjištění významného vlivu (omezení migrací, střety s vozidly) provést opatření – doplnit nebo upravit oplocení komunikace, podpořit funkčnost potenciálně vhodných migračních objektů apod.

Odůvodnění

Odůvodnění vydání souhlasného závazného stanoviska včetně odůvodnění stanovení uvedených opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů na životní prostředí:

Ministerstvo životního prostředí, odbor posuzování vlivů na životní prostředí (dále jen „MŽP, OPVIP“), obdrželo od oznamovatele záměru dne 19. 9. 2016 žádost o vydání závazného stanoviska k vlivům prioritního dopravního záměru na životní prostředí podle § 23a odst. 3 zákona č. 100/2001 Sb. Dle § 23a odst. 5 zákona č. 100/2001 Sb. žádost obsahuje podklad obsahující popis aktuálního technického řešení záměru a jeho vlivu na životní prostředí a veřejné zdraví. Oznamovatel žádost doplnil o kompletní podklady dne 30. 9. 2016.

K žádosti byla přiložena DSP včetně příloh a dokladové části, jedná se např. o hodnocení vlivu na veřejné zdraví záměru „Dálnice D49, stavba 4901 Hulín – Fryšták“ (prof. MUDr. Jaroslav Kotulán, CSc., 09/2016), hlukovou studii „Dálnice D49, stavba 4901 Hulín – Fryšták“ (HBH Projekt spol. s r.o., Ing. Vladimír Kryl, 09/2016), rozptylovou studii „Dálnice D49, stavba 4901 Hulín – Fryšták“ (HBH Projekt spol. s r.o., Mgr. David Kouřil, 09/2016), celoroční biologický průzkum „Dálnice D49, stavba 4901 Hulín – Fryšták“, (HBH Projekt spol. s r.o., Mgr. Tomáš Šikula, 12/2015), projekt monitoringu životního prostředí „Rychlostní silnice R49 stavba 4901 Hulín – Fryšták“ (HBH Projekt spol. s r.o., Mgr. Marek Sekerčák, Mgr. Tomáš Šikula, 01/2015), Hydrogeologické posouzení možného ovlivnění kvality podzemní vody vodních zdrojů hromadného zásobování vodou zařízením a činnostmi na staveništích v trase rychlostní silnice R49, stavby 4901 Hulín – Fryšták (ENVI-AQUA s.r.o., RNDr. Zdeněk Krčmář, Brno, 09/2014) atd. Všechny podklady jsou dostupné v Informačním systému EIA na internetových stránkách agentury CENIA (www.cenia.cz/eia) a Ministerstva životního prostředí (www.mzp.cz/eia), v sekci Prioritní dopravní záměry dle § 23a.

MŽP, OPVIP se v souladu s § 23a odst. 1 a 5 zákona č. 100/2001 Sb. nejprve na základě obdržené žádosti a všech předložených podkladů zabývalo tím, zda byla žádost předložena v souladu s požadavky zákona č. 100/2001 Sb., a zda je žádost úplná. Po posouzení žádosti MŽP, OPVIP dospělo k závěru, že jsou splněny podmínky uvedené v § 23a odst. 1 zákona č. 100/2001 Sb., tzn. stavba se nachází na transevropské dopravní síti dle Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013 ze dne 11. 12. 2013 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě a o zrušení rozhodnutí

č. 661/2010/EU, územní rozhodnutí bylo vydáno nejpozději 31. 3. 2015 (územní rozhodnutí vydal Městský úřad Holešov, odbor územního plánování a stavebního řádu, č.j. SŘ/9909/2004/SA dne 15. 11. 2004, nabylo právní moci dne 12. 1. 2005), souhlasné stanovisko o hodnocení vlivů záměru na životní prostředí vydalo Ministerstvo životního prostředí – odbor výkonu státní správy VIII v Olomouci, dne 6. 12. 2001, č.j. NM700/2616/4001/OPVŽP/01, stavba je prioritním dopravním záměrem dle nařízení vlády č. 283/2016 Sb., o stanovení prioritních dopravních záměrů, ze dne 24. 8. 2016. Po posouzení žádosti (doba předložení a kompletnost podkladů) MŽP, OPVIP dále dospělo k závěru, že jsou splněny podmínky uvedené v § 23a odst. 5 zákona č. 100/2001 Sb., tzn., že žádost obsahuje popis aktuálního technického řešení záměru a jeho vlivu na životní prostředí a veřejné zdraví a byla předána dříve, než 1. 2. 2017, tuto skutečnost sdělilo oznamovateli dne 30. 9. 2016.

Na základě posouzení všech podkladů a vzhledem k charakteru záměru lze za nejvýznamnější vlivy záměru považovat vlivy na obyvatelstvo (hluk, emise), půdu, povrchové a podzemní vody a faunu. Ostatní vlivy na další složky životního prostředí lze označit jako nevýznamné.

Specifikace vlivů na jednotlivé složky životního prostředí včetně úvah příslušného úřadu a odkazů na jednotlivé odborné studie je podrobněji popsána v kapitole „Souhrnná charakteristika předpokládaných vlivů záměru na životní prostředí z hlediska jejich velikosti a významnosti“.

Hodnocení vlivu emisí souvisejících se záměrem na veřejné zdraví (tj. hodnocení rizika) bylo provedeno pro jednotlivé škodliviny (NO₂, suspendované částice PM₁₀ a PM_{2,5}, CO, benzen a benzo(a)pyren) porovnáním výstupů rozptylové studie s imisními limity nebo směrnými hodnotami Světové zdravotnické organizace (WHO World Health Organization). Imisní příspěvky ke znečištění ovzduší z provozu na hodnocené dálnici D49 budou v okolních obcích nízké, situaci znečištění ovzduší prakticky nezmění a veřejné zdraví nepříznivě neovlivní.

Hodnocení vlivu hluku na veřejné zdraví bylo provedeno porovnáním vypočtených ekvivalentních hladin akustického tlaku s prahovými hladinami prokázaných účinků hlukové zátěže v denní a noční době. Vypočtený imisní příspěvek hluku z dopravy na přilehlých okrajích obcí nedosahuje zdravotně významných a nepřijatelných hodnot. Z hodnocení vlivu záměru na veřejné zdraví vyplývá, že přínos záměru vůči nulové variantě (provoz na stávající komunikaci procházející obcemi) je zcela evidentní. Realizace záměru se po zdravotní stránce nedotkne okolního obyvatelstva.

Půdy budou záměrem ovlivněny trvalým zábořem ZPF a PUPFL. Jedná se převážně o kvalitní půdy I. a II. stupně ochrany. Souhlas s odnětím půdy ze ZPF byl udělen Ministerstvem životního prostředí dne 4. 10. 2004 – rozhodnutí č.j. OEKL/640/2572/2004. Pozemky PUPFL jsou dotčeny zcela okrajově. K postižení půd širšího území, a to zvláště kontaminací imisemi z dopravy, nebude docházet. Ovlivněna bude pouze vrchní část horninového prostředí na lokální úrovni, a to budováním násypů a zářezů. Okrajově bude zasaženo jedno chráněné ložiskové území.

U povrchových vod nedojde k výraznému zásahu do charakteru odvodnění oblasti. Dle zpracovaných studií nedojde ani k výraznému ovlivnění kvality a kvantity podzemních vod a tím ohrožení vodních zdrojů v dotčeném území.

Výstavbou komunikace dojde k částečné likvidaci flóry v rámci umístění stavby. V území se nenachází botanicky významné plochy, které by mohly stavbou zaniknout (převažujícím biotopem v území jsou intenzivně obhospodařovaná pole, ojediněle intenzivně obhospodařované louky), z cennějších ploch budou dotčeny pouze podmáčené plochy a břehové porosty, které se v území vyskytují pouze ve fragmentech a ve všech případech se jedná o biotopy s nízkým stupněm reprezentativnosti a zachovalosti. Dojde k narušení současných migračních tras, avšak zároveň je navržen dostatečný počet migračních objektů pro zachování migrační prostupnosti dotčeného území. Vlivy na faunu jsou z celkového hlediska hodnoceny jako přijatelné.

Vzhledem k typu záměru a vzdálenosti ke státním hranicím nemohou nastat přeshraniční vlivy. Trasa dálnice D49 není situována na území lokalit zařazených do soustavy Natura 2000 jako významná ptačí lokalita nebo evropsky významná lokalita a stavba nemůže mít významný vliv na příznivý stav předmětu ochrany nebo celistvost evropsky významné lokality nebo ptačí oblasti.

Na základě výše uvedeného, tj. po zhodnocení popisu aktuálního technického řešení záměru a jeho vlivu na životní prostředí a veřejné zdraví, se příslušný úřad ztotožnil se závěry odborných podkladů a dospěl k závěru, že negativní vlivy prioritního dopravního záměru jsou při respektování podmínek tohoto stanoviska akceptovatelné, a lze tedy vydat souhlasné závazné stanovisko.

Odůvodnění stanovených opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů na životní prostředí:

Při stanovení opatření (podmínek) vycházel příslušný úřad zejména z nových odborných studií zpracovaných v roce 2016 (hodnocení vlivu na veřejné zdraví, prof. MUDr. Jaroslav Kotulán, CSc., 09/2016; hluková studie, HBH Projekt spol. s r.o., Ing. Vladimír Kryl, 09/2016; rozptylová studie, HBH Projekt spol. s r.o., Mgr. David Kouřil, 09/2016), z výsledků a závěrů celoročního biologického průzkumu (HBH Projekt spol. s r.o., Mgr. Tomáš Šikula, 12/2015), DSP a platných rozhodnutí příslušných správních úřadů.

Opatření č. 1 je stanoveno na základě hlukové studie (HBH Projekt spol. s r.o., Ing. Vladimír Kryl, 09/2016), která u o samotě stojícího objektu Sovárna č.p. 177 predikuje možné překračování hlukového limitu v noční době (cca o 1 dB), přičemž navržený monitoring s měřením u tohoto objektu nepočítá. Opatření tedy ukládá zahrnout tento objekt (lokalitu) do projektu monitoringu (HBH Projekt spol. s r.o., Mgr. Marek Sekerčák, Mgr. Tomáš Šikula, 01/2015), dle kterého budou provedena měření (před výstavbou, během výstavby a po uvedení do provozu – zkušební provoz) a vyhodnocení výsledků včetně návrhu případných opatření pro zabezpečení dodržení limitních hodnot hluku.

Opatření č. 2 je stanoveno na základě projektu monitoringu (HBH Projekt spol. s r.o., Mgr. Marek Sekerčák, Mgr. Tomáš Šikula, 01/2015), přičemž stanovuje provést první část monitoringu hluku, a to za normální situace na okolních komunikacích (vyloučení situací s uzavírkami, s objízdnými trasami apod.).

Opatření č. 3 je stanoveno dle celoročního biologického průzkumu (HBH Projekt spol. s r.o., Mgr. Tomáš Šikula, 12/2015) a projektu monitoringu (HBH Projekt spol. s r.o., Mgr. Marek Sekerčák, Mgr. Tomáš Šikula, 01/2015) z důvodu zajištění zabezpečení řešení s minimálním dopadem na dotčenou faunu (zajištění migračních cest).

Opatření č. 4 zavazuje oznamovatele uplatnit dle DSP a hlukové studie (HBH Projekt spol. s r.o., Mgr. Marek Sekerčák, Mgr. Tomáš Šikula, 01/2015) protihluková opatření v podobě protihlukových stěn, nízkohlučného asfaltu a nízkohlučných dilatačních závěrů na mostě pro zabezpečení dodržení limitních hodnot hluku.

Opatření č. 5 a 6 je stanoveno na základě vyjádření Povodí Moravy s.p. ze dne 15. 8. 2013 pod č.j. PM036594/2013-203/Fi s cílem minimalizovat vliv spojený s úpravami dotčených toků zejména na drobné živočichy (zamezení vzniku bariérového efektu).

Opatření č. 7 je stanoveno na základě geotechnického průzkumu (INSET a.s. a GeoTEST Brno a.s., 08/2005) a projektu monitoringu (HBH Projekt spol. s r.o., Mgr. Marek Sekerčák, Mgr. Tomáš Šikula, 01/2015) a ukládá oznamovateli provádět monitoring podzemních vod po dobu výstavby mostních objektů situovaných ve vnějších pásmech hygienické ochrany 2. stupně vodních zdrojů Zahnašovice a Holešov s cílem minimalizovat rizika vlivu stavebních prací na podzemní vody.

Opatření č. 8, 9, 10, 11, 12 a 13 jsou stanovena na základě celoročního biologického průzkumu (HBH Projekt spol. s r.o., Mgr. Tomáš Šikula, 12/2015) a projektu monitoringu (HBH Projekt spol. s r.o., Mgr. Marek Sekerčák, Mgr. Tomáš Šikula, 01/2015) z důvodu minimalizace vlivů výstavby na zvláště chráněné živočichy, obojživelníky a plazy, vodní živočichy včetně zachování možnosti migrace a dodržování monitoringu.

Opatření č. 14 je stanoveno na základě vyhodnocení kumulace vlivů záměru a vlivů souvisejících s provozem na okolních komunikacích. Cílem tohoto opatření je zabránit zvýšenému dopravnímu zatížení na bezprostředně navazujících komunikacích (zejména II/490 od napojení D49 směrem do Zlína) včetně souvisejících vlivů (emise, hluk) na okolní zástavbu do doby zprovoznění navazujícího úseku D49 (stavby 4902.1).

Opatření č. 15 je stanoveno na základě projektu monitoringu (HBH Projekt spol. s r.o., Mgr. Marek Sekerčák, Mgr. Tomáš Šikula, 01/2015) a ukládá provedení v monitoringu navržených činností.

Opatření č. 16 je stanoveno na základě hlukové studie (HBH Projekt spol. s r.o., Ing. Vladimír Kryl, 09/2016), neboť jsou predikovány změny intenzit dopravy na úseku 4901 v závislosti na uvádění do provozu dalších navazujících úseků D49 a dalších souvisejících komunikací. Opatření je stanoveno z důvodu zajištění plnění hlukových limitů ve všech etapách realizace D49 a souvisejících projektů.

Opatření č. 17 je stanoveno na základě projektu monitoringu (HBH Projekt spol. s r.o., Mgr. Marek Sekerčák, Mgr. Tomáš Šikula, 01/2015) a ukládá provedení v monitoringu navržených činností s cílem vyhodnocení vlivů komunikace na biotu včetně případného doplnění nebo úpravy realizovaných opatření.

Další opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů na životní prostředí příslušný úřad nestanovil, neboť jsou součástí přímo DSP a jejich příloh nebo byla stanovena v závazných stanoviscích dotčených úřadů a jejich splnění je tedy zajištěno.

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

Vlivy na obyvatelstvo

V rámci zpracování dokumentace pro územní rozhodnutí (VIAPONT s.r.o., 2003) (dále jen „DÚR“) a následně také v rámci zpracování DSP byla zpracována řada studií – hlukové studie, rozptylové studie, studie hodnotící vliv osvětlení, oslunění a vibrací na obyvatele. Výsledky těchto studií byly projednávány mimo jiné také s Krajskou hygienickou stanicí ve Zlíně a se zástupci obcí v dotčeném území. Následně byly jejich požadavky, zejména v oblasti hluku, do projektu zapracovány. Nejvíce ovlivněné obytné objekty byly navrženy k výkupu a následné demolici.

V oblasti vymezené pro rodinné domy v lokalitě Fryšták – Dolní Ves bylo provedeno samostatné posouzení vlivu z hlediska hluku, kvality ovzduší, vibrací, ale i vlivu stavby z hlediska osvětlení a oslunění dle platných právních předpisů a příslušných technických norem.

Hodnocení vlivů na veřejné zdraví

Hodnocení vlivu na veřejné zdraví záměru „Dálnice D49, stavba 4901 Hulín – Fryšták“, zpracoval prof. MUDr. Jaroslav Kotulán, CSc., držitel osvědčení odborné způsobilosti pro oblast posuzování vlivů na veřejné zdraví, v 09/2016.

Posouzení vlivu na veřejné zdraví bylo provedeno z hlediska současných odborných poznatků o vlivech faktorů životního prostředí na lidské zdraví a metodických požadavků na aplikaci metody hodnocení zdravotních rizik (Health Risk Assessment) v podkladech pro orgány ochrany veřejného zdraví, uvedených zejména v autorizačních návodech k hodnocení zdravotních rizik, vydaných Státním zdravotním ústavem Praha.

Vlivy znečištěného ovzduší na zdraví obyvatel

Prof. MUDr. Jaroslav Kotulán, CSc. v kapitole o hodnocení vlivů znečištění ovzduší na veřejné zdraví vychází z výsledků rozptylové studie (HBH Projekt spol. s r.o., 09/2016) pro přivrácené okraje obcí. Expozice obyvatel je hodnocena na základě tabulek, ve kterých jsou pro jednotlivé obce uvedeny přesné hodnoty imisního příspěvku z hodnocené dopravy.

Hodnocení rizika pro jednotlivé škodliviny (NO₂, suspendované částice PM₁₀ a PM_{2,5}, CO, benzen a benzo(a)pyren) je provedeno porovnáním výstupů rozptylové studie s imisními limity nebo směrnými hodnotami Světové zdravotnické organizace (WHO World Health Organization).

U ročních průměrů NO₂ je místní imisní pozadí hluboce a spolehlivě podlimitní se závěrem, že příspěvky z dopravní frekvence na posuzované nové silnici na této situaci nic podstatného nezmění. Příspěvek imisní koncentrace NO₂ na přivrácených okrajích obcí je v rozmezí 1,96 až 7,49 µg/m³ k pozadí 12,4 až 19,3 µg/m³ (limit 40 µg/m³). Výjimkou je pouze lokalita Dlouhá ulice ve Fryštáku, kde by se součet imisních koncentrací pozadí a příspěvků ze záměru značně přiblížil stanovenému limitu. Ani zde jej ovšem nepřekračuje a zůstává tedy zdravotně přijatelný. Souhrnně zpracovatel posouzení konstatuje, že z hlediska imisí oxidu dusičitého je stav i po realizaci záměru zdravotně přijatelný.

Imisní pozadí hrubých suspendovaných částic PM₁₀ v dotčených lokalitách je podlimitní. Některé nepříznivé zdravotní účinky je zde možno přesto předpokládat, úroveň imisních koncentrací se blíží hodnotě cíle 3 dle směrných hodnot WHO. Příspěvky z automobilové dopravy záměru jsou ovšem jen nepatrné (v desetinách µg/m³) a místní situaci prakticky neovlivní. Pozadí průměrných ročních koncentrací jemných suspendovaných částic PM_{2,5} vykazuje ve vztahu k platnému limitu stávající stav poněkud méně příznivý, hodnoty se pohybují na úrovni 80 % až 95 % limitu a jsou blízké cíli 2 směrných hodnot WHO. Příspěvky záměru budou nízké (v desetinách µg/m³). Stav po realizaci stavby považuje zpracovatel posouzení za zdravotně přijatelný a nízké příspěvky záměru stávající méně příznivý stav významně neovlivní.

Pro oxid uhelnatý CO uvádí zpracovatel, že příspěvky hodnocené automobilové dopravy jsou o 2 – 3 řády nižší, než stanovený limit a nemohou mít žádný zdravotní význam.

Pro benzen platí, že úrovně pozadí v hodnocených lokalitách jsou spolehlivě podlimitní (32 % až 36 % limitu) a tedy zdravotně vyhovující. Nepatrné příspěvky záměru (vesměs v setinách µg/m³) nemohou mít zdravotní význam a místní situaci nikterak neovlivní.

U benzo(a)pyrenu platí, že stávající místní pozadí ve sledovaných lokalitách je nadlimitní, pohybuje se na úrovních 107 až 169 % limitu. Příspěvky záměru ke stávajícímu pozadí budou zcela nepatrné, v řádu několika málo procent limitu (nejvyšší příspěvky kolem trasy stavby D4901 se přibližují hodnotě 0,03 ng/m³, tj. 0,3 % imisního limitu v bezprostřední blízkosti osy komunikace, ve vzdálenosti 1 km od osy komunikace hodnoty klesají na 0,006 ng/m³, tj. 0,06 % imisního limitu), takže stávající místní situaci podél nové trasy dálnice D49 významně neovlivní. Naopak podél stávající trasy silnice, procházející zástavbou obcí dojde k významnému zlepšení situace, řádově o desítky procent, i když nedojde ke snížení pod úroveň limitu.

Závěrem zpracovatel hodnocení vlivů na veřejné zdraví konstatuje, že imisní příspěvky z provozu na hodnocené dálnici D49 ke znečištění ovzduší jsou v okolních obcích nízké, situaci znečištění ovzduší prakticky nezmění a veřejné zdraví nepříznivě neovlivní.

Vliv hluku na zdraví obyvatel

Podkladem k hodnocení vlivu hluku na veřejné zdraví (prof. MUDr. Jaroslav Kotulán, CSc., 09/ 2016) jsou výsledky hlukové studie (HBH Projekt spol. s r.o., 09/2016), uvádějící hodnoty ekvivalentní hladiny akustického tlaku v denní a noční době ve 30 výpočtových bodech, umístěných v chráněném venkovním prostoru obytných objektů v okolí plánované trasy dálnice. K ochraně před nepříznivými účinky hlukové expozice a k dodržení hlukových limitů (60 dB pro den a 50 dB pro noc) ekvivalentní hladiny akustického tlaku v denní a noční době jsou navrženy protihlukové stěny a nízkohlučný asfaltový kryt vozovky v úseku procházejícím zástavbou města Fryšták. Vypočtené hodnoty ekvivalentních hladin akustického tlaku se pohybují v úrovni cca 47 – 57 dB v denní době a 42 – 51 dB v době noční. Hodnota ekvivalentní hladiny akustického tlaku 50 dB v noční době je ve výpočtu nepatrně překročena pouze u dvou samostatně stojících domů, u kterých budou po ověření skutečného stavu (dle projektu monitoringu) po realizaci záměru provedena případná další protihluková opatření.

Hodnocení vlivu hluku na veřejné zdraví je provedeno porovnáním vypočtených ekvivalentních hladin akustického tlaku s prahovými hladinami prokázaných účinků hlukové zátěže v denní a noční době, převzatých z Autorizačního návodu AN 15/04, verze 2, k hodnocení zdravotního rizika expozice hluku z roku 2007. Zpracovatel hodnocení vlivů na veřejné zdraví konstatuje, že ve vztahu k prahovým hladinám hluku pro obtěžování a rušení hlukem ve spánku je možné i při realizaci protihlukových opatření zaznamenat subjektivní vnímání kvality spánku u citlivých obyvatel, avšak realizace záměru přinese podstatné zlepšení vůči nulové variantě, kdy je za současného stavu doprava vedena zastavěným územím dotčených obcí.

Konzultační vyjádření pro potřeby tohoto závazného stanoviska z hlediska hodnocení zdravotních rizik k posouzení záměru „Dálnice D49, stavba 4901 Hulín – Fryšták“ (prof. MUDr. Jaroslav Kotulán, CSc., z 09/2016) zpracoval MUDr. Bohumil Havel, soudní znalec v oboru zdravotnictví, odvětví hygiena se specializací hygiena životního prostředí a držitel osvědčení o autorizaci k hodnocení zdravotních rizik č. 008/04 a osvědčení odborné způsobilosti pro oblast posuzování vlivů na veřejné zdraví.

MUDr. Bohumil Havel v konzultačním vyjádření uvádí, že z hlediska správnosti vyhodnocení vlivu dálnice na obyvatele dotčeného území je evidentní, že vypočtený imisní příspěvek z dopravy na přilehlých okrajích obcí nedosahuje zdravotně významných a nepřijatelných hodnot. Rovněž u hodnocení vlivu hluku se závěry prof. Kotulána, CSc. souhlasí a uvádí, že přínos posuzovaného záměru vůči nulové variantě (provoz na stávající komunikaci procházející obcemi) je zcela evidentní.

Na základě výše uvedeného se příslušný úřad ztotožnil s tím, že imisní příspěvky ke znečištění ovzduší z provozu na hodnocené dálnici D49 budou v okolních obcích nízké, situaci znečištění ovzduší prakticky nezmění a veřejné zdraví nepříznivě neovlivní. Rovněž se příslušný úřad ztotožnil s ohledem na výše uvedené, že vypočtený imisní příspěvek hluku z dopravy na přilehlých okrajích obcí nedosahuje zdravotně významných a nepřijatelných hodnot a realizace záměru tedy při splnění všech opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci vlivu hluku na životní prostředí a veřejné zdraví stávající situaci nepříznivě neovlivní, a to při významném zlepšení situace podél stávajících komunikací procházejících obcemi.

Vlivy na ovzduší

V rámci projektové přípravy stavby (DÚR, DSP) byly zpracovány rozptylové studie. Výsledky těchto studií potvrdily minimální příspěvek sledovaných škodlivin z provozu na dálnici D49 do ovzduší dotčeného území.

Podkladem pro DSP byla rozptylová studie zpracovaná Mgr. Radkou Maškovou, autorizovanou osobou ke zpracování rozptylových studií (Pragoprojekt Praha, a.s., 07/2013). Cílem studie bylo odhadnout množství emisí produkovaných silniční dopravou po novostavbě dálnice D49 (původně R49) úsek 4901 Hulín – Fryšták) a zhodnotit rozptyl exhalací z této komunikace ve výpočtovém roce 2030.

Vyhodnocení imisní zátěže bylo provedeno pro oxid dusičitý NO₂, benzen, benzo(a)pyren a frakci suspendovaných částic PM₁₀, jakožto charakteristické znečišťující látky související s dopravou. Pro tyto látky byly vypočteny průměrné roční a maximální krátkodobé, resp. maximální denní, koncentrace způsobené automobilovým provozem po předmětné komunikaci. Rozptylová studie prokázala, že automobilová doprava nezpůsobí ve výpočtovém roce 2030 v místě vedení nové trasy dálnice D49 nadměrné znečištění

ovzduší NO₂, PM₁₀, benzenem ani benzo(a)pyrenem. Rozptylová studie (07/2013) nestanovila imisní zátěž pro PM_{2,5}. U všech těchto znečišťujících látek se jejich vypočtené příspěvky k maximálním krátkodobým, maximálním denním, resp. průměrným ročním, koncentracím pohybují pod platnými imisními limity. V případě NO₂, benzenu a benzo(a)pyrenu uvádí zpracovatelka, že se zahrnutím stávajícího imisního pozadí nedojde v místě vedení nové trasy k překročení platných imisních limitů. Obdobně u průměrné roční koncentrace suspendovaných částic frakce PM₁₀ jsou vypočtené příspěvky z automobilového provozu podlimitní i při zohlednění stávajícího imisního pozadí. V případě maximální denní koncentrace PM₁₀ dosahují dle studie nejvyšší vypočtené příspěvky také podlimitních hodnot. Vzhledem k faktu, že okolí stávající trasy však patří již v současné době díky nedodržení imisního limitu pro maximální denní koncentraci PM₁₀ mezi oblasti se zhoršenou kvalitou ovzduší, nelze garantovat v místě stávajícího vedení trasy dodržení imisních limitů ani po zprovoznění stavby ve výpočtovém roce 2030. V nové trase bude příspěvek maximální denní koncentrace PM₁₀ činit 2,51 až 5,70 µg/m³ při pozadí 51,4 až 55,9 µg/m³ (limit 50 µg/m³). V souvislosti se stavbou nebylo možné v rozptylové studii (07/2013) navrhnout kompenzační opatření, která by zcela zajistila plnění imisních limitů vzhledem ke stávajícím hodnotám pozadí. Kompenzační opatření pro pozadí sice nebylo možné stanovit, ale koncentrace PM₁₀ budou snižovány uplatněním vegetačních výsadeb (pásová zeleň, dřeviny, keře), další opatření budou uplatněna v rámci monitoringu např. opatření na snížení prašnosti (čištění krajnic komunikací po zimní sezóně). Imisní znečištění částicemi PM₁₀ nepochází jen z dopravy, ale vliv mají i jiné zdroje – průmyslová výroba Zlínska, lokální topeniště a dálkový přenos. Opatření pro snížení emisí PM₁₀ jsou součástí ucelené koncepce snižování emisí na úrovni krajského dokumentu (Integrovaný program ke zlepšení ovzduší Zlínského kraje, 02/2004, vydán nařízením Zlínského kraje v lednu 2005).

V 09/2016 byla zpracována rozptylová studie (HBH Projekt spol. s r.o., Mgr. David Kouřil), jejímž cílem je stanovení emisí a následné odvození imisního příspěvku hlavních znečišťujících látek z dopravy na posuzovaných silničních úsecích do ovzduší. Vypočtené hodnoty imisních příspěvků byly porovnány s platnými imisními limity (příloha č. 1 k zákonu č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon č. 201/2012 Sb.“), v bodech 1 – 3, s přihlédnutím ke stávajícímu imisnímu zatížení území, tzv. imisní pozadí. Rozptylová studie byla zpracována v souladu s přílohou č. 15 k vyhlášce Ministerstva životního prostředí č. 415/2012 Sb., o přípustné úrovni znečišťování a jejím zjišťování a o provedení některých dalších ustanovení zákona o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů, která určuje obsahové náležitosti rozptylové studie a respektuje Metodický pokyn MŽP, přestože vzhledem k povaze záměru nebude podkladem pro vydání závazného stanoviska a rozhodnutí orgánu ochrany ovzduší dle § 11 zákona č. 201/2012 Sb. V rámci výpočtu byla stanovena imisní zátěž pro PM_{2,5}.

V rámci této rozptylové studie byl modelován imisní příspěvek provozu na dálnici D49 (stavby 4901) a vybraných navazujících silničních úseků. Výpočet byl proveden pro intenzity dopravy odpovídající prognóze k roku 2030 pro výhledový stav silniční sítě, s realizací dálnice D49, pouze stavby 4901, dále s realizací stavby 4901 včetně 4902 a rovněž s realizací celé D49 až na hranice se Slovenskou republikou včetně navazujícího slovenského úseku na Púchov a slovenskou dálnici D1.

Výpočet provedený v rámci rozptylové studie prokázal, že imisní příspěvek z dopravního provozu na posuzovaných silničních úsecích nedosahuje ani u jedné ze znečišťujících látek limitní hodnoty.

V území se stávající trasou jsou dosahovány a překračovány limitní hodnoty pro průměrnou denní koncentraci PM_{10} , limitní hodnotě se blíží průměrné roční hodnoty koncentrací $PM_{2,5}$ a jsou překračovány limitní hodnoty pro průměrné roční koncentrace benzo(a)pyrenu.

Nejvyšší hodnoty imisních příspěvků jsou v současnosti dosahovány podél komunikací s nejvyšším zatížením, tedy stávající dálnice D1 a prostoru MÚK Hulín. Příspěvky podél nově navrhované dálnice D49 se pohybují v hluboce podlimitních hladinách, s výjimkou prostoru provizorního napojení na silnici II/490 mezi Fryštákem a Malým Kostelcem. Tato situace je řešitelná pouze výstavbou MÚK Fryšták a navazujícího přivaděče Zlín, tvořícího obchvat Malého Kostelce.

Nová dálnice D49 převezme dopravu především ze stávajících silnic II/490 a II/432 (vytváří tedy jakýsi obchvat Třebětic, Holešova, Martinic, Horní Lapače a Fryštáku), v menší míře i ze silnice I/49. Po zprovoznění celého tahu na ni přejde i menší část tranzitní dopravy z jiných silničních tahů (I/35, I/50).

Pro dobu výstavby je nezbytné pro omezení emisí prachu, aby zhotovitel stavby zabezpečil omezení manipulace se sypkými materiály v blízkosti zástavby, dále v období sucha bude doplněno skrápění staveniště a staveništních komunikací. Zamezení prašnosti je standardní součástí realizace výstavby, tato a obdobná opatření jsou řešena v rámci rukověti organizace stavby dálnice D49.

Monitoring

V rámci DSP byl zpracován na základě aktuálních dat z dotčeného území Projekt monitoringu životního prostředí (HBH Projekt spol. s r.o., 01/2015), jehož součástí je také monitoring ovzduší. U každé monitorované složky životního prostředí je uveden návrh tzv. post-projektové analýzy, která na základě výsledků monitoringu a jejich vyhodnocení umožní navrhnout relevantní opatření v případě překračování stanovených limitů, nebo v případě, kdy navržená opatření k eliminaci negativních vlivů na životní prostředí nefungují tak, jak bylo předpokládáno. Projekt monitoringu vychází z legislativních rámců, reflektuje požadavky dotčených orgánů státní správy, samospráv i občanů a je zpracován týmem odborníků, kteří mají zkušenosti s monitoringem životního prostředí v okolí dálnic a rychlostních silnic.

Na základě údajů o požadovaných hodnotách znečišťujících látek v předmětném území a výsledků rozptylové studie, je pro stavbu dálnice D49 (stavba D4901) Hulín – Fryšták a monitoring ovzduší vymezen rozsah měření (sledovat koncentrace NO_2 , NO_x , CO, PM_{10}), který je vhodné doplnit o sledování koncentrací $PM_{2,5}$ a přízemní ozon (O_3). Měření budou prováděna po dobu 24 hod. a mimo topnou sezónu tak, aby byl minimalizován vliv lokálních topenišť. Frekvence bude 4 krát ročně při rozdílných povětrnostních podmínkách. Po dobu monitoringu ovzduší v okolí dálnice D49 (původně R49) bude prováděno měření imisí ve vybraných měřicích místech situovaných v okolí trasy, k prokázání, že v důsledku výstavby a provozu na D49, nebudou překračovány imisní limity stanovené v příloze č. 1 k zákonu č. 201/2012 Sb.

Na základě provedené analýzy zjištěných údajů při monitoringu budou navržena vhodná opatření pro nápravu stavu, jako např. opatření na snížení prašnosti (čištění

krajnic komunikací po zimní sezóně), výsadby zelených clon (pásová zeleň, dřeviny, keře) apod. Tento návrh opatření bude také předložen místně příslušnému orgánu ochrany ovzduší.

Na základě výše uvedeného se příslušný úřad ztotožnil s tím, že v případě, že by byla zachována stávající silniční síť, tak by docházelo ke zvyšování imisního zatížení sídel situovaných při stávajících dálnicích a silnicích. Již v současnosti jsou v území souvisejícím se stávající silniční sítí dosahovány a překračovány imisní limity průměrné denní koncentrace částic PM_{10} a roční imisní koncentrace benzo(a)pyrenu. Realizací stavby dálnice D49 v nové trase dojde k přerozdělení emisních koncentrací v širším zájmovém území. Podél dotčených stávajících silnic dojde ke snížení imisního zatížení. Podél nové komunikace bude celkové zatížení pro všechny škodliviny podlimitní, i pro průměrné roční imisní koncentrace PM_{10} a $PM_{2,5}$ na přivrácených okrajích sledovaných lokalit ($\mu\text{g}/\text{m}^3$) s výjimkou denní imisní koncentrace PM_{10} , pro niž je úroveň místního pozadí při úrovni platného limitu, většinou lehce nad ním. Nízké příspěvky záměru toto hodnocení příliš neovlivní. Opatření pro snížení emisí PM_{10} , která řeší komplexně problematiku ochrany ovzduší, jsou součástí ucelené koncepce snižování emisí na úrovni krajského dokumentu (Integrovaný program ke zlepšení ovzduší Zlínského kraje, 02/2004, vydán nařízením Zlínského kraje v lednu 2005).

Vlivy na klima

Klima a podnebí představuje dlouhodobý charakteristický režim počasí určený energetickou bilancí, cykly v ovzduší a vlastnostmi zemského povrchu. Změny podnebí nejsou důsledkem pouze přirozených procesů, ale rovněž ke změně související k nárůstu obsahu skleníkových plynů v ovzduší přispívá i člověk. Vlastní stavba dálnice D49 v řešeném úseku je řešena citlivě s ohledem na možnost zamezení vlivu na podnebí a klima s vymezením opatření souvisejících s uplatněním vegetačních prvků, zachování návazností obou stran silnice prostřednictvím mostních objektů pro průchod vodotečí s doprovodným porostem, uplatnění prvků územních systémů ekologické stability, zachování funkce navazujících významných krajinných prvků.

Klima zájmové oblasti bude výstavbou záměru ovlivněno minimálně. Nebude ovlivněno makroklima, ani mezoklima. V důsledku zástiny tělesem dálnice v částech vedených po náspech je možná změna mikroklimatu, popř. místního klimatu (snížení teplot, zhoršení provětrávání). V místech zástiny tělesem náspu lze rovněž předpokládat pomalejší odtávání sněhu a tím i změnu výšky sněhové pokrývky. V tomto ohledu může dojít ke změně, avšak pouze v rámci mikroklimatu.

V důsledku výstavby posuzované stavby nelze předpokládat vliv na celkové úhrny srážek nebo jejich charakter. Četnost ani mocnost teplotních inverzí, se v průběhu stavby ani po jejím dokončení nezmění. Za inverzního teplotního zvrstvení bude docházet k horšímu rozptylu škodlivin, které se do oblastí budou v průběhu provozu z dopravy dostávat. Retenční schopnost krajiny je v rámci projektové dokumentace stavby podpořena řešeným systémem odvodnění zpevněných ploch dvěma navrženými retenčními nádržemi pro zachycení srážkových vod s kapacitou dimenzovanou pro přívalové deště (km 8,200 a km 4,700) a využitím okolních ploch podél záměru pro maximální výsadbu stromů a keřů podle prostorových možností a technických podmínek pro vysazování a ošetřování vegetace. Plochy s vegetací budou vytvářet příznivé mikroklima prostředí. Lze konstatovat, že záměr nebude mít významný vliv na klima, tzn. nebude se podílet na změně klimatu.

Z hlediska zranitelnosti stavby dálnice D49 vůči změnám klimatu je na základě komplexního rozboru projekční přípravy stavby možné konstatovat, že dopravní stavba je řešena s ohledem na zabezpečení souvisejícího území pro případ větších a přívalových srážek. Přemostění toků pro případné větší srážky je dostatečně kapacitní, odvedení vod z komunikace je řešeno s ohledem na hydrologické charakteristiky území se zohledněním možnosti odvedení přívalových dešťů. Stavba není ohrožena povodněmi. Způsob řešení stavby a nakládání s vodami je rovněž předpokladem ochrany území před suchem. Tomu přispívají rovněž navržené výsadby keřů a stromů, které umožní zachycení vláhy v navazujícím prostoru dálnice D49.

Příslušný úřad se s ohledem na výše uvedené ztotožnil se závěrem, že realizací záměru může dojít k drobným změnám mikroklimatu, makroklima ani mezoklima však ovlivněno nebude. Celkově tedy záměr nebude mít významný vliv na klima, tzn. nebude se podílet na změně klimatu a rovněž vliv změny klimatu na záměr bude zanedbatelný.

Vlivy na hlukovou situaci

Vyhodnocení akustické situace Aktualizované Hlukové studie (Pragoprojekt a.s., 12/2013) pro celou trasu dálnice D49 (stavby D4901, původně R49) v chráněném venkovním prostoru a chráněném venkovním prostoru staveb, bylo provedeno pro předpokládanou dopravní zátěž v roce 2030. Výpočet ekvivalentních hladin akustického tlaku $L_{A\ eq}$ pro denní (6 – 22 hod.) a noční (22 – 6 hod.) dobu byl proveden programem SoundPlan verze 7.1. Ve výpočtu byly uvažovány přípustné hodnoty dané nařízením vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „nařízení vlády č. 272/2011 Sb.“). Výsledek neprokázal za předpokladu vybudování navržených protihlukových opatření překročení stanovených hlukových limitů z dopravy. Návrh protihlukových opatření vyplývajících z Aktualizace hlukové studie je obsažen v DSP dálnice D49 (stavby D4901) Hulín – Fryšták pro jednotlivé objekty.

K návrhu protihlukových opatření na trase dálnice D49 na základě konečného návrhu jejího směrového a výškového řešení vydala Krajská hygienická stanice Zlínského kraje (dále jen „KHS ZK“) pod č.j.: KHSZL 02600/2014 dne 17. 2. 2014 souhlasné závazné stanovisko k projektové dokumentaci stavby „D49 (původně R49), stavba 4901 Hulín – Fryšták“ pro stavební řízení.

V rámci DSP byl pak zpracován na základě aktuálních dat z dotčeného území Projekt monitoringu životního prostředí (HBH Projekt spol. s r.o., 01/2015), jehož součástí je také monitoring hluku, který je navržen před výstavbou, při výstavbě a po uvedení stavby do provozu na vybraných monitorovacích bodech. Tyto body i samotný monitoring byly schváleny orgánem veřejného zdraví (KHS ZK, 02/2014).

V 09/2016 zpracovala firma HBH Projekt s.r.o. Brno (zpracovatel Ing. Vladimír Kryl) hlukovou studii, jejímž cílem bylo vyhodnocení hlukového zatížení území a zástavby v okolí připravované stavby dálnice D49 v úseku Hulín – Fryšták a posouzení protihlukových opatření, které jsou součástí dokumentace pro stavební povolení. Pro vyhodnocení akustických účinků bylo přihlédnuto k požadavkům a ustanovením nařízení vlády č. 272/2011 Sb. a k příslušným normám z oblasti akustiky.

Intenzity dopravy byly převzaty z nových dopravních studií „D49 – Dopravní model“, SUDOP PRAHA a.s., 08/2016 a „D49 – Dopravní model, dopracování intenzit dopravy o výpočtový rok 2030“, SUDOP PRAHA a. s., 08/2016. Jako výpočtový rok byl zvolen rok

2030. Provedeno bylo zhodnocení v současnosti nejvyššího predikovaného zatížení na trase dálnice D49. Jak vyplývá z vypočtených hodnot uvedených v hlukové studii, bez protihlukových opatření lze očekávat překračování nejvyšších přípustných hodnot hluku v chráněných venkovních prostorech staveb v okrajové zástavbě Třebětic, Zahnašovic, Sovárny (Fryšták) a v oblasti průchodu trasy zástavbou Fryštáku (Dolní Ves). Protihluková opatření (protihlukové stěny) byly v nově zpracované hlukové studii posouzeny v rozsahu navrženém v DSP. Na hlavní trase (stavební objekt SO 101) v úseku km 16,500 – 17,500 je navržen nízkohlučný asfaltový kryt vozovky. Provedení povrchu bude odpovídat technickým podmínkám (TP 148 Hutněné asfaltové vrstvy s asfaltem modifikovaným pryžovým granulátem z pneumatik). Touto technologií budou zajištěny lepší akustické parametry rekonstruované vozovky v úseku vedeném zástavbou města Fryšták. Pro modelování byla v tomto úseku použita korekce pro kryt vozovky -3 dB. Hluková studie uvádí hodnoty hluku v jednotlivých referenčních bodech bez protihlukových stěn a s protihlukovými stěnami. Doporučuje, aby finální realizace protihlukových stěn byla provedena za použití protihlukových stěn s parametry B3 a A3 a protihlukovou stěnu s neprůzvučností A2 použít pouze na mostních objektech u průhledných panelů, kde bude návrh typu panelu limitován statickým zatížením mostní konstrukce.

Na základě výpočtů ve studii z 09/2016 (HBH Projekt s.r.o. Brno) lze konstatovat, že v obytné zástavbě v okolí posuzované trasy dálnice D49 budou hygienické limity hluku podle ustanovení nařízení vlády č. 272/2011 Sb. dodrženy s výjimkou o samotě stojících obytných objektů k. ú. Třebětice č. p. 42 a k. ú. Dolní Ves č. p. 711 (v hlukové studii z 09/2016 označeno Sovárna 177). U obou objektů lze ve výhledu očekávat mírné překračování hygienických limitů hluku v noční době (51 dB, limit 50 dB). Objekty v k. ú. Racková, část Kučovanice č. p. 36 a 37, vymezené v hlukové studii dle Pragoprojektu a.s., 12/2013, nedosahují v hlukové studii z 09/2016 dle HBH Projekt s.r.o. překročení přípustného limitu, ale přibližují se mu (pro noc hodnota 49,6 dB, limit 50 dB). V rámci předběžné opatrnosti budou i tyto objekty, stejně jako k. ú. Třebětice č. p. 42 a nově v k. ú. Dolní Ves č.p. 177 po zprovoznění stavby monitorovány (měření hluku) a v případě potřeby u nich budou realizována dodatečná protihluková opatření.

Z hlukové expertizy vyplývá, že realizace a provoz záměru splňuje ve všech kontrolovaných referenčních bodech nejbližší obytné zástavby hygienické limity ve smyslu nařízení vlády č. 272/2011 Sb., tj. limit $L_{Aeq,8h} = 60$ dB v denní době a $L_{Aeq,1h} = 50$ dB v noční době s výjimkou o samotě stojících objektů v k. ú. Třebětice č. p. 42 a k. ú. Dolní Ves č. p. 711, limitu se přibližují hodnoty v k. ú. Racková, části Kučovanice č. p. 36 a 37.

Rozhodnutí o případné instalaci protihlukové stěny v blízkosti těchto objektů (v k. ú. Třebětice č. p. 42, k. ú. Racková, část Kučovanice č. p. 36 a 37 a k. ú. Dolní Ves č. p. 177) bude vycházet z kontrolního měření hluku ve zkušebním provozu záměru (tj. D49 úseku 4901).

Měření, posouzení a vyhodnocení hlukového zatížení bude zajištěno v rámci zkušebního provozu dálnice D49 (úseku 4901) rovněž podle Projektu monitoringu životního prostředí (DSP) a je také podmínkou závazného stanoviska KHS ZK pro vydání souhlasu ke kolaudačnímu rozhodnutí stavby (podmínka č. 4 v závazném stanovisku KHS ZK čj. KHSZK 02600/2014 ze dne 17. 2. 2014). Na základě nové hlukové studie bude měření rozšířeno o objekt Sovárna č.p. 177 v k. ú. Dolní Ves.

Monitoring

Základním opatřením je monitoring objektů v zájmovém území stavby (dle „Rychlostní silnice R49, stavba Hulín – Fryšták, Projekt monitoringu životního prostředí“, HBH Projekt spol. s r.o., 01/2015). Projekt monitoringu hluku je zpracovaný pro lokality (měřící místa), kde byla identifikována potenciální rizika vlivů hluku z dopravy na životní prostředí a veřejné zdraví (místa, kde se predikovaný hluk z dopravy přibližuje limitní hodnotě nebo ji drobně překračuje). Monitoring je navržen z hlediska možných negativních vlivů z dopravy na budoucí dálnici ve třech časových obdobích, a to před výstavbou, v období výstavby – časově omezené (krátkodobé) vlivy vlastní stavby (stavebních technologií) a v období provozu na budoucí dálnici – trvalý vliv.

Na základě výše uvedených dokladů a posouzení nového stavu řešení dopravy v území lze z pohledu příslušného úřadu konstatovat, že celková akustická situace v zájmovém území se změní. U stávajících komunikací v širším okolí budoucí dálnice D49 po realizaci stavby dojde k poklesu intenzit dopravy a tím i k poklesu emisní hlučnosti a ke snížení hlukového zatížení zástavby jednotlivých sídel. Nejvyšší dopravní zatížení nové dálnice D49 se předpokládá po zprovoznění celého úseku. Na silnici I/49 vedené průtahem Zlína poklesne doprava o cca 4 tisíce vozidel. Tato změna pravděpodobně nebude mít vzhledem k stávajícím vysokým intenzitám významnější dopad na snížení hlukového zatížení. Na silnici III/490 dojde k významnému úbytku vozidel v úseku Holešov – Fryšták. Po zprovoznění dálnice D49 dojde k významnému snížení intenzit dopravy na silnici III/432. Rovněž dojde k významnému snížení dopravního zatížení v úseku mezi Hulínskými křižovatkami, kde doprava do Holešova přejde na novou dálnici D49.

Vlivy na povrchové a podzemní vody

Vliv na charakter odvodnění oblasti a povrchové vody

Součástí záměru jsou úpravy vodních toků, které jsou kříženy nebo se dostávají do kontaktu s tělesem připravovaného záměru. Většinou se jedná o úpravy stávajících koryt vodních toků v podobě zkapacitnění a zpevnění dna a břehů, v několika případech pak jejich přeložky.

Při realizaci úprav koryt vodních toků dojde k zásahu do stávajícího dna i břehů, což způsobí lokální narušení až dočasnou likvidaci biotických společenstev, zejména bentických bezobratlých a fyto-bentosu, ale i vodních makrofyt nebo ichtyofauny (v případě jejich přítomnosti). V průběhu stavebních prací bude docházet k uvolňování jemných částic a zákalům vody v delším úseku toku níže po proudu. Lze předpokládat, že organismy se s tímto dobře vyrovnají, neboť jsou na daný jev, ke kterému ve vodních tocích i přirozeně dochází (např. při zvýšených průtocích), velmi dobře adaptovány. Po dokončení prací lze očekávat rychlou rekolonizaci upraveného úseku toku vodními organismy, složení společenstev však může doznat určitých změn. Materiál bude skladován v místě staveniště na zpevněných a přístupných plochách a v místě staveniště nebudou uloženy žádné ropné látky, které by mohly znečistit povrchové i podzemní vody.

V rámci zpracování DÚR a následně také DSP byl projekt projednáván s vodoprávním úřadem, se správci jednotlivých toků, vodních ploch a dotčených vodních zdrojů. Jejich požadavky byly do DSP zapracovány, zejména požadavky na ochranu vodních zdrojů a minimalizaci zásahů do vodních toků. Vydán byl Souhlas vodoprávního úřadu dle zákona č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů (vodní zákon), ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon č. 254/2001 Sb.“), se stavbou

(koordinované závazné stanovisko Magistrátu města Zlína č.j. MMZL 94304/2013 ze dne 20. 12. 2013). Vymezeny byly podmínky Povodí Moravy s.p. (č.j. PM036594/2013-203/Fi ze dne 15. 8. 2013) a podmínky Lesů ČR s.p. (ze dne 18. 9. 2012 č.j. Evják DiS).

Vzhledem k charakteru a délce úprav nedojde k významnému ovlivnění hydrologie toků a odtokové poměry v řešeném území tak nebudou negativně ovlivněny.

Odvodnění záměru bude realizováno samostatným systémem odvodnění silnice. V celém úseku stavby je řešeno zachycením vody z vozovky rigoly nebo příkopy navrženými na hraně zpevnění a odvedení vody silniční kanalizací do odlučovačů ropných látek nebo dešťových usazovacích nádrží situovaných tak, aby pravidelná údržba byla zajištěna přímo z tělesa dálnice. S ohledem na vedení trasy vnějším ochranným pásmem vodních zdrojů Holešov a Fryšták je navrženo důsledné podchycení veškeré vody z povrchů vozovek do středové kanalizace. Před vyústěním do křížujících vodotečí jsou navrhovány dešťové prefabrikované nádrže – odlučovače ropných látek (ORL), sloužit budou jako sedimentační, k zachycení usaditelných a vzplývavých látek a hlavně jako havarijní zařízení s dostatečným objemem pro zachycení např. ropné látky při havárii na vozovkách komunikace.

Provoz i údržba těchto zařízení bude prováděna dle provozních řádů majetkového správce dálnice. U komunikací nižších tříd vedených v pásmu hygienické ochrany (PHO) vodního zdroje jsou navrženy vodotěsné příkopy (prefabrikované příkopové tvárnice vyspárované do lože z betonu, doplněné před zaústěním do vodoteče záchytným zařízením – např. normou stěnou). Provoz i údržba těchto zařízení bude prováděna dle provozních řádů majetkového správce silnice.

Vliv na podzemní vody

Stavba se nachází ve stanoveném ochranném pásmu vodárenské nádrže Fryšták. V rámci stavby bude respektován režim hospodaření, který je stanoven platnými vodoprávními rozhodnutími, tj. rozhodnutí Jihomoravského krajského národního výboru č.j. Vod 117/1986-233/1-Ho ze dne 16. 7. 1986, rozhodnutím Okresního úřadu Zlín ze dne 18. 2. 1997 pod č.j. ŽP-10072/96-DČ a rozhodnutí Krajského úřadu Zlínského kraje č.j. KUZL 44543/2007 ze dne 2. 8. 2007.

Souhlas vodoprávního úřadu dle zákona č. 254/2001 Sb. se stavbou je v odst. 1 koordinovaného závazného stanoviska Magistrátu města Zlína, č.j. MMZL 94304/2013 ze dne 20. 12. 2013. Pro zařízení stavenišť silničních a mostních objektů v území PHO 2. stupně existujících vodních zdrojů budou respektovány podmínky rozhodnutí o PHO vydané Městským úřadem Holešov dne 31. 10. 2007 pod č.j. ŽP/24263/2007/Ve, které nabylo právní moci dne 6. 12. 2007 i podmínky rozhodnutí o povolení k nakládání s vodami a o stanovení pásem hygienické ochrany kolem vodního zdroje Holešov určeného k hromadnému zásobování pitnou vodou vydané Okresním národním výborem v Kroměříži, odborem vodního a lesního hospodářství a zemědělství, dne 13. 1. 1984 pod č.j. Vod. 235/1-160/1984. Pro posouzení možných vlivů stavby v blízkosti jímacích území vodních zdrojů byl zpracován Hydrogeologický posudek „Hydrogeologické posouzení možného ovlivnění kvality podzemní vody vodních zdrojů hromadného zásobování vodou zařízením a činnostmi na staveništích v trase rychlostní silnice R49, stavby 4901 Hulín – Fryšták“ (RNDr. Z. Krčmář, ENVI-AQUA s.r.o. Brno, 09/2014). Dle závěrů hydrogeologického posudku neovlivní projektovaná zařízení a plánované činnosti prováděné na staveništích mostních objektů situovaných ve vnějších PHO 2. stupně

vodních zdrojů Zahnašovice a Holešov kvantitativně ani kvalitativně vodárenské odběry z jejich jímacích objektů.

V podrobném geotechnickém průzkumu (INSET a.s. a GeoTEST Brno a.s., 08/2005) je posouzeno umístění a provoz zařízení stavenišť z hlediska možnosti vlivu na podzemní vody. Konstatováno je, že zařízení stavenišť jsou umístěna v místech, kde dálnice D49 nevede v zářezech, v místech s dostatečným hydrogeologickým izolátorem překrývajícím první zvodeň pod povrchem s napjatou hladinou podzemní vody, při jejich budování nebudou prováděny zemní práce narušující a zmenšující půdní pokrýv a krycí vrstvy. Jednotlivá zařízení stavenišť jsou situována v dostatečné vzdálenosti od jímacích objektů obou vodních zdrojů, v případě vodního zdroje Holešov mimo hlavní přítokové cesty podzemní vody k jeho jímadlům. Využívaný hydrogeologický kolektor vodního zdroje Zahnašovice je překrytý účinným a dostatečně mocným nadložním hydrogeologickým izolátorem.

Dle předchozích studií a průzkumů až do doby stupně DSP, které řeší ovlivnění vodních zdrojů vzhledem k zásahu do jejich ochranných pásem, bylo prokázáno, že k významnému ovlivnění vydatnosti ani kvality vodních zdrojů nedojde.

Jímacím objektem vodního zdroje Zahnašovice je jímána podzemní voda, vázána na průlinově propustné písky a štěrkopísky. Tento hydrogeologický kolektor je překryt nadložním izolátorem budovaným jíly až jemně písčitymi jíly kvartérního a terciérního stáří o mocnosti cca 10 m s dostatečnou mocností k ochraně kvality a vydatnosti vodního zdroje.

Jímacími objekty vodního zdroje Holešov je jímána podzemní voda, vázána na průlinově propustné písky a štěrkopísky, střídajícími se s polohami jílu a písčitých jílu plioleistocenního stáří o mocnosti prvních desítek metrů. Vodárensky využívané kolektory jsou kryty především eolickými a deluviofluviálními sedimenty kvartérního stáří o mocnosti prvních jednotek metrů s funkcí nadložního hydrogeologického izolátoru. Směr proudění podzemní vody je od tohoto vodního zdroje k plánovanému záměru. Vodní zdroj VN Fryšták je v současné době k zásobování pitnou vodou nevyužíván. Vzhledem k průchodu záměru ochrannými pásmy tohoto vodního zdroje jsou součástí technického řešení účinná opatření v podobě kanalizace a odlučovačů ropných látek, které snižují možné negativní ovlivnění na minimum.

Vliv na jakost vod

Veškerá voda ze zpevněných ploch dálnice bude podchycena v odvodňovacím zařízení komunikace a v žádném místě nebude voda ze silničního tělesa stékat volně do okolního terénu. Nebude proto docházet k přímému znečištění okolního území (horninového prostředí a vod). Znečišťující látky se mohou do povrchových i podzemních vod dostávat prostřednictvím dešťových vod odváděných z tělesa dálnice. V úvahu je třeba brát možné zatížení recipientů ropnými látkami (otěry pneumatik, úniky olejů či pohonných hmot) a chloridy z posypových solí. Vzhledem k celkové koncepci odvodnění záměru, kdy veškeré dešťové vody odváděné z povrchu vozovky budou sváděny do kanalizace a převáděny do recipientů přes odlučovače ropných látek dimenzované k zachycení havárie většího rozsahu (př. cisterny), je možné předpokládat, že k významnějšímu vnosu ropných látek do povrchových a podzemních vod nebude při provozu záměru docházet. V zimním období bude voda odváděná z vozovky znečištěna chloridy z posypových solí, které nelze z vody dostupnými technologiemi odstranit. Vzhledem k relativně nízkým koncentracím chloridů v povrchových tocích (recipientech

vod odváděných z tělesa dálnice), které nebudou překračovat limitní hodnoty stanovené nařízením 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, lze očekávat, že nebude docházet k zasolení podzemních vod.

Určité riziko kontaminace horninového prostředí a podzemních vod existuje při výstavbě záměru, nicméně při dodržení platných zákonných požadavků, definovaných zásad organizace výstavby a dodržování zpracovaného havarijního a povodňového plánu, lze toto riziko hodnotit jako nízké.

Provoz a činnosti na zařízeních staveniště bude sledován prostřednictvím monitoringu podzemních od, tak jak je navržen v geotechnickém průzkumu.

Zamezení splachování stavebních materiálů během výstavby do vodotečí zajistí zhotovitel stavby po celou dobu výstavby. Zamezení splachování bude kontrolovat ekodozor, správce vodních toků i uživatelé pozemků v blízkosti stavby.

Před uvedením stavby do trvalého provozu bude prověřena vodotěsnost příkopů odvádějících vody z tělesa komunikací v průchodu ochrannými pásmy vodních zdrojů.

Monitoring

Monitoring provozu a činnosti na staveništích ve vztahu k podzemním vodám byl navržený ve zprávě podrobného geotechnického průzkumu (INSET a.s. a GeoTEST Brno a.s., 08/2005).

Tento průzkum, spolu s dalšími dostupnými podklady, byl podkladem pro Projekt monitoringu životního prostředí, který je zpracován na základě aktuálních dat z dotčeného území (HBH Projekt spol. s r.o., 01/2015), jehož součástí je také monitoring vod, včetně podzemních, zaměřený zejména na sledování kontaminace vod, ale také ovlivnění odtokových poměrů v dotčeném území.

Projekt monitoringu vychází z úplných znalostí hydrogeologických poměrů území, faktorů ovlivňujících režim podzemních vod, vztahu povrchových a podzemních vod, úrovně a kolísání hladin, kvality podzemních a povrchových vod v zájmovém území, s přihlédnutím k požadavkům týkajícím se citlivých oblastí a jejich okolí (např. VN, vodárenské zdroje povrchových a podzemních vod a jejich ochranná pásma) a navrhovaného technického řešení rychlostní silnice.

V případě, že monitoring podzemních nebo povrchových vod zachytí vliv předmětné stavby již v období výstavby nebo provozu na kvalitu či kvantitu vod, bude zpracována speciální analýza (podrobný monitoring oprávněnou laboratoří) se zaměřením na zjištění původu znečištění, případně změny hladiny podzemních či povrchových vod. V případě identifikace původu znečištění, případně změny hladiny povrchových nebo podzemních vod stavbou, je potřeba zjednat nápravu (doplnit systém odvodnění komunikace o retenční nádrže) a navrátit tak režim vod v maximální míře do původního stavu. V případě zasažení zdroje pitné vody je na nevyhnutnou dobu potřebné zabezpečení náhradního zdroje pitné vody pro dotčené obyvatelstvo (např. cisternami, realizací vodovodních přípojek z nezasaženého a vyhovujícího zdroje apod.). Následně bude pokračovat monitoring vod v rozsahu nevyhnutném pro sledování vzniklé anomálie.

Dodržování požadavků směrnice Evropského parlamentu a Rady 2000/60/ES (rámcová směrnice o vodách) ve vztahu k čl. 4 (popř. 4.7) bude zajištěno uplatňováním

metodického pokynu sekce vodního hospodářství Ministerstva zemědělství č.j. 20380/2016-MZE-15120 s účinností od 1. 5. 2016 k posouzení možnosti vlivu záměru na stav dotčeného vodního útvaru při vydávání povolení, souhlasů a závazných stanovisek vodoprávních úřadů. Tento pokyn metodicky vede vodoprávní úřady a správce povodí, jak postupovat v rámci vydávání svých závazných stanovisek pro navazující řízení (územní řízení, stavební povolení), aby bylo zajištěno posouzení vlivů záměru na stav dotčeného vodního útvaru ve smyslu rámcové směrnice o vodách a aby výsledek tohoto posouzení byl zahrnut do závazného stanoviska pro navazující řízení.

Na základě výše uvedeného se příslušný úřad ztotožňuje s tím, že u povrchových vod nedojde k výraznému zásahu do charakteru odvodnění oblasti, přičemž nedojde ani k výraznému ovlivnění kvality a kvantity podzemních vod a tím ohrožení vodních zdrojů v dotčeném území s tím, že jsou navržena dostatečná opatření k další minimalizaci vlivů na povrchové i podzemní vody, a to včetně monitoringu.

Vlivy na půdu

Zábor zemědělského půdního fondu (dále jen „ZPF“)

Dle projektu bude pro stavbu odňato 133 ha půdy zemědělského půdního fondu, dočasně bude odňata půda o výměře 55 ha půdy. Trvalý zábor půdy bude nevratným dotčením rozsahu zemědělské půdy stavbou.

Trasa dálnice prochází územím s kvalitní půdou, budou dotčeny zejména pozemky spadající do I. a II. třídy ochrany.

V rámci přípravy zpracování dokumentace pro územní rozhodnutí (VIAPPOINT s.r.o., 2003) byl zpracován podrobný pedologický průzkum (Agreko Olomouc, 2002), který byl podkladem pro vynětí půdy ze ZPF. Vynětí se řešilo s příslušným orgánem ochrany půdního fondu v souladu se zákonem č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu, ve znění pozdějších předpisů (rozhodnutí Ministerstva životního prostředí, č.j. OEKL/640/2572/2004 ze dne 4. 10. 2004).

Následně byl zpracován jako podklad pro realizaci stavby nový pedologický průzkum „Rychlostní silnice R49 (nyní D49), stavba 4901 Hulín – Fryšták“, Dr. Ing. Milan Sáňka, 04/2015, Součástí zprávy bylo porovnání obou výsledků průzkumu (Ing. Večeř, 2002 a Dr. Ing. Sáňka, 2015). Z porovnání vyplývá, že výstupy obou průzkumů se zásadně neliší. Celková kubatura skryvky humusového horizontu pro průzkum z roku 2015 je mírně nižší než pro průzkum z roku 2002. V novém průzkumu jsou však některé kratší úseky s návrhem vyšší mocnosti.

O činnostech souvisejících se skryvkou, přemístěním a rozprostřením kulturních zemin bude veden protokol, v němž budou uvedeny všechny skutečnosti rozhodné pro posouzení správnosti, úplnosti a účelnosti využití těchto zemin v souladu s příslušnými právními předpisy. Na dotčených pozemcích dočasným zábohem bude provedena technická a biologická rekultivace.

Všechna uvedená opatření z hlediska ochrany půdy projekt respektuje.

Pozemkové úpravy

Základním požadavkem pro zabezpečení obdělávání zemědělské půdy v dotčeném území je řešení pozemkových úprav v katastrech dotčených obcí tak, aby byly

 Ministerstvo životního prostředí

minimalizovány plochy, které by nadále nebylo možné obhospodařovat stávajícím způsobem.

Komplexní pozemkové úpravy (dále jen „KPÚ“) se postupně zpracovávají. KPÚ jsou zpracované a zapsané v katastru nemovitostí v k. ú. Pravčice (zapsány do katastru nemovitostí dne 25. 6. 2013), v k. ú. Racková (zapsány do katastru nemovitostí dne 19. 8. 2014) a v k. ú. Dolní Ves. (zapsány do katastru nemovitostí 29. 10. 2013). V září 2014 byly zahájeny práce na KPÚ v k. ú. Třebětice. K zahájení jsou dále připraveny KPÚ v k. ú. Zahnašovice, k. ú. Martinice u Holešova, k. ú. Žeranovice, k. ú. Horní Lapač, k. ú. Holešov, k. ú. Količín a k. ú. Všetuly.

Půda určená k plnění funkce lesa (dále jen „PUPFL“)

Pozemky PUPFL jsou dotčeny zcela okrajově. Kromě vlivu na ekosystémy se neočekává významné ovlivnění.

Na základě výše uvedených podkladů, při dodržení podmínek uvedených v souhlasu příslušného orgánu ochrany ZPF (Ministerstvo životního prostředí ze dne 4. 10. 2004 pod č.j. OEKL/640/2572/2004), není z pohledu příslušného úřadu třeba vymezit další podmínky.

Vlivy na faunu, flóru a ekosystémy

Flora a fauna

Při přípravě stavby byla provedena celá řada biologických průzkumů během let 2007–2013, na jejichž základě je možné stanovit kvalitu přírodních podmínek v území a vývoj výskytu chráněných druhů fauny vyhodnotit v časovém horizontu a vymezit možnosti vlivů stavby na floru a faunu.

1. Biologické hodnocení stavby: „Silnice II/490 Zlín: Propojení R49 – I/49“, II. etapa – závěrečné vyhodnocení. RNDr. Miloš Holzer, 05/2007
2. Biologický průzkum před zahájením stavby, EKOLA group, spol. s r.o. Praha, Mgr. Kateřina Tremlová, 09/2008
3. Biologické hodnocení, Ing. Vladimír Mana, 11/2010
4. Principy biotechnických opatření na ochranu obojživelníků, Ekological Consulting, Mgr. Lukáš Gabriel, 10/2012
5. Posouzení míry vlivu stavby rychlostní komunikace R4901 Hulín–Fryšták na volně žijící organismy, Biokonsulting, 2013 (příloha DSP)
6. Průzkum výskytu křečka polního na lokalitách Třebětice a Alexovice ve Zlínském kraji, Zdeněk Polášek, 2014
7. Analýza výskytu křečka polního v území dotčeného stavbou, HBH projekt spol. s r.o., 2015
8. Celoroční biologický průzkum „Dálnice D49, stavba 4901 Hulín – Fryšták“, HBH Projekt spol. s r.o., Mgr. Tomáš Šikula, 12/2015 – součást žádosti u udělení výjimky dle zákona č. 114/1992 Sb.

V těchto přírodovědných průzkumech byly v území pro připravovanou stavbu pozorovány druhy zvláště chráněné (odst. 2 § 48 zákona č. 114/1992 Sb.) uvedené v příloze II a III prováděcí vyhlášky Ministerstva životního prostředí č. 395/1992 Sb., kterou

se provádějí některá ustanovení zákona České národní rady č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny (dále jen „vyhláška č. 395/1992 Sb.“).

V 12/2015 byla zpracována zpráva o výsledcích celoročního biologického průzkumu, prováděného v roce 2015 (HBH projekt spol. s r.o.) pro žádost u udělení výjimky dle zákona č. 114/1992 Sb. Účelem toho dokumentu je popis a vyhodnocení současného stavu lokality, identifikace a vyhodnocení předpokládaných přímých i nepřímých vlivů záměru na zvláště chráněné druhy rostlin a živočichů a návrh opatření k eliminaci, či minimalizaci nepříznivých vlivů, včetně návrhu monitoringu vlivů záměru tak, aby mohla být získána výjimka pro nově zjištěné zvláště chráněné druhy.

Součástí dokumentu je také samostatná kapitola o problematice výskytu křečka polního (*Cricetus cricetus*) v místě stavby obsahující výsledky terénních průzkumů výskytu tohoto druhu v roce 2015, dále uvedení bionomie druhu se zvláštním zřetelem na jeho habitatové preference, popis plochy určené k vypouštění transferovaných jedinců křečka polního, zjištění aktuální a výhledové struktury zemědělských plodin v řešeném území a návrh dalších opatření k ochraně křečka polního určený k dalšímu projednání.

Specifikovány jsou identifikované biologické prvky, které by mohly být dotčeny a ovlivněny hodnoceným záměrem – biotopy, rostliny a živočichové. Dokument obsahuje všechny dotčené zvláště chráněné druhy, včetně uvedení jejich statutu ochrany (dle zákona č. 114/1992 Sb. a Červených seznamů) a kompletní seznamy zaznamenaných druhů rostlin a živočichů rozdělených do jednotlivých skupin (tj. botanika, bezobratlí, obojživelníci, plazi, ptáci a netopýři), včetně grafických přehledů situace lokalit jednotlivých průzkumů (botanika, bezobratlí, obojživelníci, plazi, ptáci, netopýři a křeček polní).

Na základě výsledků rámcového přírodovědného průzkumu a vzhledem k charakteru dotčeného území, převládajícím biotopům, předpokládaným zvláště chráněným druhům rostlin a živočichů a očekávanému vlivu komunikace, byly provedeny specializované průzkumy – průzkum biotopů, pomologický průzkum, botanický průzkum, průzkum bezobratlých, raka říčního, batrachologický a herpetologický průzkum, ornitologický průzkum, průzkum netopýřů, křečka polního a průzkum migrací. Jednotlivé průzkumy byly provedeny příslušnými specialisty (pomologie – Ing. Stanislav Boček, Ph.D., biotopy a botanika – Mgr. Martina Fialová Ph.D. bezobratlí – Ing. Tomáš Kizek, rak říční, obojživelníci, plazi a migrační studie – Ing. Tomáš Libosvár, ptáci – MVDr. Julius Klejduš Česká společnost ornitologická, křeček polní – Mgr. Jan Losík, Ph.D., netopýři – Doc. Mgr. Tomáš Bartonička, Ph.D.).

Průzkumy byly dle zpracované zprávy prováděny od března do listopadu roku 2015, takovým způsobem, že výsledky lze považovat za kompletní ve smyslu celoroční. Celkem bylo zjištěno 37 zvláště chráněných druhů živočichů, což odpovídá charakteru území.

V rámci botanického průzkumu bylo sledováno 27 lokalit. Výběr lokalit byl dle zprávy soustředěn zejména na okolí vodních toků, přechodů přes luční společenstva nebo porosty dřevin. V každé lokalitě byl pak proveden soupis jednotlivých druhů. Průzkum byl zaměřen na zvláště chráněné druhy rostlin, druhy Červeného seznamu a také na invazní druhy rostlin.

V území byly zaznamenány 4 druhy Červeného seznamu ČR: sporýš lékařský (*Verbena officinalis*), krtičník křídlatý (*Scrophularia umbrosa*), jestřabina lékařská (*Galega officinalis*) a dymnivka plná (*Corydalis solida*) u Fryštáckého potoka. Během botanických

průzkumů území nebyla zjištěna přítomnost zvláště chráněných druhů rostlin podle vyhlášky č. 395/1992 Sb.

Posuzovaný záměr prochází zemědělsky intenzivně využívanou krajinou. Představuje liniový prvek, trasovaný od Hulína rovinným terénem využívaným k zemědělským účelům, ve druhé polovině záměru vede mírně zvlněným terénem s pestřejším střídáním biotopů. Přírodní a přírodě blízké biotopy jsou v území zastoupeny minimálně, ve střetu s trasou navrhované rychlostní silnice se vyskytují ojediněle. Většinou se jedná o biotopy, které jsou zastoupeny pouze ve fragmentech nebo úzké pásy podél vodních toků. Ve všech případech se jedná o biotopy s nízkým stupněm zachovalosti a reprezentativnosti.

Převažujícím biotopem v území jsou intenzivně obhospodařovaná pole, ojediněle intenzivně obhospodařované louky. Z hlediska výskytu jednotlivých druhů rostlin není předpokládáno významnější ovlivnění druhového složení v území v souvislosti s výstavbou rychlostní silnice.

K přímému zasažení ekosystémů s planě rostoucími rostlinami a volně žijícími živočichy dojde na lokální úrovni zejména v oblasti křížení vodních toků a jejich břehových porostů.

Tyto lokality se často shodují s biotopy hájenými na různém stupni ochrany a v různém stádiu funkčnosti (prvky územních systémů ekologické stability a významných krajinných prvků). Těleso záměru disponuje dostatečným počtem migračních objektů. Na základě provedených průzkumů se příslušný úřad ztotožňuje se závěrem, že výstavbou komunikace nedojde k přímé likvidaci významné flóry.

Území bude zasaženo obecnými negativními vlivy, které jsou spojeny s výstavbou a provozem na komunikaci (viz výše). Všechny vlivy budou nevýznamné a přijatelné.

Pomologický průzkum byl uskutečněn v sadu o rozloze cca 1,2 ha v km 12,750. Z průzkumu vyplývá, že dotčená ovocná výsadba je vyhodnocena jako nevýznamná z hlediska potenciálního rezervoáru genetických zdrojů ovocných dřevin.

Během průzkumu bezobratlých živočichů bylo vytipováno 18 lokalit. V zájmovém území byly prostřednictvím terénních průzkumů bezobratlých převážně běžné druhy typické pro otevřené a polozastíněné agrární biotopy (pole, louky a ekotonová společenstva u remízků podél drobných toků a jednoho prameniště). Celkem bylo zaznamenáno 77 druhů bezobratlých živočichů, z nichž 5 je zahrnuto v Červeném seznamu bezobratlých, 2 jsou invazní druhy a 4 jsou zvláště chráněné druhy podle vyhlášky č. 395/1992 Sb., a to čmelák skalní *Bombus lapidarius*, čmelák polní *Bombus pascuorum*, pačmelák cizopasný *Bombus rupestris* a rak říční *Astacus astacus*.

Monitoring raka říčního byl proveden na základě zmínění o jeho zjištění nebo historickém výskytu ve vodotečích dotčených stavbou komunikace. Výskyt raka říčního byl letošním průzkumem potvrzen pouze ve Fryštáckém potoku. Ve zkoumaném úseku o délce 700 m (300 m nad plánovanou trasou komunikace a 400 m pod trasou) bylo zjištěna početná populace (několik stovek) různě velkých jedinců, samic i samců. Jde o místo jeho rozmnožování. Výskyt nepůvodních druhů raků nebyl potvrzen.

Průzkum obojživelníků a plazů byl prováděn pomocí sledování akustických projevů dospělců, vyhledávání snůšek, pulců i dospělců celkem na 31 lokalitách. Oproti průzkumům těchto skupin živočichů v daném území z předešlých let, bylo v roce 2015

potvrzeno 5 nových druhů žab, z toho 4 zvláště chráněné druhy obojživelníků (ropucha obecná, skokan štíhlý, skokan zelený a skokan skřehotavý) a 2 druhy plazů, oba dva zvláště chráněné druhy (ještěrka obecná a užovka obojková). Dále je v místě stavby, vzhledem existujícím dokumentům z předešlých let, předpokládán také výskyt 3 dalších zvláště chráněných druhů obojživelníků (čolek obecný, ropucha zelená a rosnička zelená) a jednoho zvláště chráněného druhu plazů (slepýš křehký).

Na území plánované trasy rychlostní silniční komunikace R49 z Hulína do Fryštáku bylo během ornitologického průzkumu v roce 2015 (duben – říjen) zjištěno celkem 77 druhů ptáků, z toho u 62 bylo zjištěno a posouzeno hnízdění. Z celkového počtu 77 zjištěných druhů bylo 17 zvláště chráněných druhů (dle vyhlášky č. 395/1992 Sb.), z toho v kategorii ohrožený 10 druhů (bramborníček černohlavý, čáp bílý, krkavec velký, lejsek šedý, moták pochop, rorýs obecný, slavík obecný, ůhýk obecný, ůhýk šedý a vlaštovka obecná) a v kategorii silně ohrožený 7 druhů (bělořit šedý, krahujec obecný, křepelka polní, ledňáček říční, pěnice vlašská, volavka bílá a žluva hajní). Posouzení uvádí, že vzhledem k tomu, že zaznamenané zvláště chráněné druhy ptáků nebudou realizací stavby dotčeny, není potřeba žádat orgán ochrany přírody o výjimku ze zákazů ve smyslu ustanovení § 56 odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb. ze základních podmínek ochrany.

Průzkum netopýrů v terénu probíhal od června do srpna roku 2015 a zahrnoval 10 lokalit, kde bylo zjištěno 8 druhů/dvojic zvláště chráněných netopýrů (netopýr Brandtův/netopýr vousatý, netopýr dlouhouchý/netopýr ušatý, netopýr, netopýr parkový, netopýr rezavý, netopýr večerní, netopýr vodní a netopýr vousatý). Průzkum formou literární rešerše doplňuje seznam o další 4 zvláště chráněné druhy netopýrů (netopýr brvitý, netopýr řasnatý, netopýr velký a vrápenec malý).

Prostřednictvím průzkumu křečka polního v roce 2015 bylo zjištěno, že se tento druh vyskytuje pouze v západní polovině hodnocené trasy, resp. v úseku km 1,000 až 10,000. Průměrná hustota nor v osídleném úseku v jarním období byla nízká (0,7 nor/ha), také letní průměrná hustota (1,33 nor/ha) byla dle údajů uvedených ve zprávě malá. Významným faktorem, který mohl způsobit nižší populační početnosti, bylo složení pěstovaných plodin (nepreferovaných křečkem polním) v západní části trasy. Zaznamenané hodnoty mohou tedy spíše souviset s přirozenou dynamikou populací křečka polního, která může meziročně výrazně kolísat.

Průzkum migrací dokládá, že v území dotčeném stavbou převládávají migrace lokálního rozsahu živočichů kategorie ostatní kopytníci (srnec, prase divoké), savci střední velikosti (liška, zajíc, bobr, vydra, kunovité šelmy) a obojživelníci a plazi (obojživelníci), v místě zachovalých vodních toků stavba fragmentuje prostředí živočichů kategorie ryby a vodní živočichové (vodní živočichové, rak říční a kategorie ekosystémy (společenstva živočichů žijící na specifických biotopech – vodní toky se zachovalým korytem). V místě křížení s řekou Rusavou zasahuje také do letového koridoru netopýrů (kategorie ptáci a netopýři).

Dojde sice k narušení současných migračních tras, fragmentaci areálu výskytu a biotopů chráněných druhů živočichů. Na posuzovaném úseku komunikace je však navržen dostatečný počet migračních objektů pro zachování migrační prostupnosti dotčeného území. Některé mostní objekty a přeložky toků je nutné upravit pro omezení bariérového efektu komunikace na migrační trasy a biotopy. Při dodržení navržených opatření zůstane dotčené území prostupné pro všechny zjištěné kategorie živočichů.

Na základě současných znalostí o území a aktuálnímu stavu DSP nebyl zjištěn žádný významný negativní vliv, který by mohl způsobit zánik populace některého chráněného druhu, případně, který by nebylo možné vhodnými opatřeními zmírnit nebo zcela vyloučit. Pro omezení nebo vyloučení zjištěných negativních vlivů byla navržena opatření pro další projektovou přípravu, výstavbu i vlastní provoz. Opatření spočívají především v omezení mortality živočichů a stabilizaci okolních citlivých biotopů vhodným managementem (jednorázovým zásahem).

V roce 2010 byla správou CHKO Litovelské Pomoraví vydána výjimka č.j. S/00295/LM/2009-00001/LM/2010 pro 3 zvláště chráněné druhy. V roce 2013 byla udělena MŽP výjimka č.j. 57905/ENV/13, 1367/570/13 pro dalších 8 druhů zvláště chráněných živočichů.

Dne 24. 5. 2016 byla vydána výjimka na křečka polního č.j.: 57905/ENV/13, 1367/570/13, v současné době běží lhůta pro nabytí právní moci.

Pro zbývající jednotlivé zvláště chráněné druhy podal investor dne 27. 6. 2016 žádost o udělení výjimky ve smyslu ustanovení § 56 odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb. ze základních podmínek ochrany zvláště chráněných druhů živočichů, v území dotčeném připravovanou výstavbou dálnice D49, stavbou 4901.

Konkrétní opatření jsou v biologickém průzkumu (HBH Projekt spol. s r.o., 12/2015) navržena pro tzv. citlivé lokality, což jsou nejcitlivější a nejcennější části v území, lokality s přechodným nebo trvalým výskytem chráněných druhů rostlin a živočichů, s výskytem velké populace nechráněných druhů nebo jinak hodnotné části přírody, jimž je třeba při realizaci stavby věnovat zvýšenou pozornost z hlediska načasování stavebních prací a zásahů do přírodního prostředí těchto lokalit.

Na základě výše uvedeného se příslušný úřad ztotožnil se závěrem, že u žádného zvláště chráněného druhu nedojde realizací záměru k zásahu, který by vedl k likvidaci celého biotopu a následnému zničení lokální populace druhu. K eliminaci případného negativního zásahu jsou navržena ochranná opatření, která jsou součástí „Celoročního biologického průzkumu“.

Vegetační úpravy

Na svazích tělesa komunikací je navržena výsadba takových druhů zeleně, které zvýší biodiverzitu ekologického systému stability území.

Návrh řešení je obsažen v objektech Vegetačních úprav (v DSP). Vegetační úpravy jsou navrženy jak na tělese hlavní trasy, tak v prostoru křižovatek i na tělesech křižujících komunikací. Návrh zajišťuje začlenění stavby do území a minimalizaci dopadů do krajinného rázu, včetně náhradní výsadby za mýcenou zeleň v prostoru trvalého záboru stavby. Základní parametry, rozsah, členění a prostorové uspořádání vegetačních úprav a použité materiály jsou součástí DSP, která je vypracována v souladu s ČSN 73 6101, případně ČSN 73 6110 a s technickými kvalitativními podmínkami staveb pozemních komunikací (TKP 13, schváleno MD-OPK, interním dokumentem Ministerstva dopravy). Na svazích řešených komunikací investor předpokládá využití výhradně domácích dřevin a pro výsadbu zeleně ve středním dělicím pásu rychlostní silnice má zajištěn souhlas s použitím introdukovaných rostlin (druh zeleně odolávající účinkům soli použité při údržbě rychlostní silnice).

Monitoring

Dále byl v rámci DSP zpracován na základě aktuálních dat z dotčeného území Projekt monitoringu životního prostředí (HBH Projekt spol. s r.o., 01/2015), jehož součástí je také monitoring bioty, zaměřený zejména na sledování citlivých lokalit, migraci živočichů a šíření invazních druhů rostlin v dotčeném území.

Důležitým podkladem pro stanovení rozsahu monitoringu bioty byly dostupné údaje o dotčeném území – biologické průzkumy apod., údaje o chráněných územích, o chráněných druzích fauny, o flóře, údaje o prvcích územního systému ekologické stability (biokoridory, biocentra) a údaje o biotopech. Monitoring bioty je orientován na zjištění a hodnocení stavu biotopů, populací zvláště chráněných a bioindikačních druhů, migrace v území. Kromě zjištění působení vlivů rychlostní silnice na biotu, je proveden také konkrétní návrh opatření ke zmírnění negativních vlivů dopravy na biotu dotčeného území.

Sledované složky bioty podléhají významným meziročním změnám, které jsou způsobeny přirozenými populačními oscilacemi a změnami průběhu počasí. Proto budou v průběhu monitoringu prováděna fenologická pozorování v rámci jednotlivých částí stavby.

Hlavní cíle monitoringu zahrnují sledování změn struktury a distribuce živočišných populací v čase a prostoru, sledování reakcí a odpovědí bioindikačně významných živočišných skupin na stresory a disturbance, resp. adaptačních procesů na ně, vyhodnocení vlivu realizace a provozu komunikace na dotčené chráněné a citlivé druhy živočichů a prognózování dynamiky dalšího vývoje monitorovaných populací na základě analýzy v terénu získaných dat.

V případě, že výsledky monitoringu prokáží negativní vlivy stavby na sledované skupiny bioty, investor přijme dodatečná opatření pro omezení negativního vlivu stavby.

V případě nadměrného šíření invazního druhu rostliny na stavbě a v jejím okolí zajistí její likvidaci. Metoda likvidace musí být dle Projekt monitoringu životního prostředí (HBH Projekt spol. s r.o., 01/2015) zvolena dle konkrétního druhu rostliny včetně následné kontroly místa.

V případě zjištění významného vlivu z hlediska migrace (omezení migrací, střety s vozidly) bude nutné doplnit popř. upravit vedení oplocení komunikace a podpořit funkčnost potenciálně vhodných migračních objektů. Opatření musí být navržena dle platných norem a technických podmínek.

Všechna navržená opatření v rámci monitoringu budou předem projednána s příslušným orgánem ochrany přírody (Krajským úřadem Zlínského kraje), po jejich realizaci je nutné je zahrnout do monitoringu a sledovat jejich funkčnost.

V podmínkách tohoto závazného stanoviska jsou uplatněny podmínky pro ochranu fauny, které v případě zjištění dle Projekt monitoringu životního prostředí (HBH Projekt spol. s r.o., 01/2015) budou při stavebních pracích uplatněny.

Ke zmírnění a eliminaci negativních dopadů na živočichy a jejich biotopy byla v průběhu přípravy záměru navržena ochranná a kompenzační opatření. Celkové vlivy na faunu, flóru a ekosystémy při respektování navržených kompenzačních a monitorovacích opatření považuje příslušný úřad za únosné.

 Ministerstvo životního prostředí

Navržená eliminační a minimalizační opatření v řešeném území snižují negativní ovlivnění populací zvláště chráněných druhů tak, aby nehrozil významný negativní vliv během výstavby ani během provozu dálnice.

Chráněné části přírody

V prostoru zájmového území se nenachází žádné zvláště chráněné území z kategorie národní park, chráněná krajinná oblast, národní přírodní rezervace, přírodní rezervace, národní přírodní památka a přírodní památka (dále jen „PP“) ve smyslu zákona č. 114/1992 Sb. V širším zájmovém území jsou vymezena 4 zvláště chráněná území v kategorii PP – PP Mokřad Pumpák, PP Skalky u Hulína, PP Pernikářská a PP Vela. Není nutné stanovit zvláštní opatření.

Záměr prochází v km 17,100 do konce záměru okrajem přírodního parku Hostýnské vrchy. Jedná se o výběžek přírodního parku, který zasahuje až k VN Fryšták. Průchod záměru přírodním parkem je veden jižním okrajem zástavby Fryšták a navazujícími lučními a polními pozemky. Není tak zasažena hodnotnější část přírodního parku představující zalesněné kopce Hostýnských prvků s dochovalým historickým osídlením. Stavba nenaruší celistvost přírodního parku a nebude mít zásadně negativní charakter na přírodní park jako celek.

Nejblíže záměru se ve vzdálenosti cca 200 m nachází registrovaný VKP VN Fryšták (jižně od Fryštáku). K minimalizaci případných vlivů (havárie, znečištění) kromě vzdálenosti od záměru přispívá i technické opatření v podobě silniční kanalizace s odlučovači ropných látek. Ovlivněno bude množství významných krajinných prvků „ze zákona“. Většina střetů s VKP „ze zákona“ je technicky vyřešena různým typem přemostění, významnější toky a jejich údolní nivy a břehové porosty vedené jako lesy jsou přemostěny kapacitně (mosty mají délku několik desítek metrů). Většina vodních toků bude v nejnútnejší míře pod mosty upravena, u žádného střetu se však nepředpokládá likvidační vliv významného krajinného prvku z hlediska jeho ekologicko-stabilizační funkce.

Natura 2000

Předmětné území není situováno na území lokality, která by byla zařazena do soustavy Natura 2000 jako významná ptačí lokalita nebo evropsky významná lokalita (dále jen „EVL“). Nejbližšími evropsky významnými lokalitami jsou EVL CZ 0723410 Mokřad Pumpák, cca 1 200 m jihozápadně od trasy stavby, kde předmětem ochrany je čolek velký *Triturus cristatus*, EVL CZ 0723423 Skalky cca 4 000 m jihozápadně od trasy dálnice, kde předmětem ochrany je kuňka ohnivá *Bombina bombina*, EVL CZ0723409 Kurovice – lom cca 4 500 m jihozápadně od trasy dálnice, kde předmětem ochrany je čolek velký *Triturus cristatus*, EVL CZ0720192 Velká Vela cca 2 600 m severně od trasy stavby, která je navržena pro ochranu přírodních nebo přírodě blízkých lesních a nelesních společenstev.

Podle stanoviska Krajského úřadu Zlínského kraje dle § 45i zákona č.114/1992 Sb. (č.j. KUZL 50440/2015 ze dne 18. 8. 2015), nemůže mít záměr „D49, stavba 4901 Hulín – Fryšták“ významný vliv na příznivý stav předmětu ochrany nebo celistvost EVL nebo ptačí oblasti. Nařízení vlády č. 73/2016, kterým se mění nařízení vlády č. 318/2013 Sb., o stanovení národního seznamu evropsky významných lokalit, neznamena změnu oproti stavu, z něhož stanovisko vycházelo.

Územní systémy ekologické stability (dále jen „ÚSES“)

Z grafické části Zásad územního rozvoje Zlínského kraje (dle Aktualizace z 12. 9. 2012 usnesením č. 0749/Z21/12) (dále jen „ZÚR“) a územních plánů obcí vyplývá, že v území, dotčeném stavbou dálnice D49, se nachází síť ÚSES všech úrovní – nadregionální, regionální a lokální.

Stavba dálnice D49 (stavba 4901) a územní plány sídel územní stabilizaci územních systémů ekologické stability respektují, stavba je v souladu s územními plány (střety se stavbou 4901 zohledněny úpravou návrhů segmentů ÚSES v aktuálních územních plánech obcí) a u jednotlivých prvků ÚSES se odráží skutečnost, že trasa má již pravomocné územní rozhodnutí. Posouzení těchto prvků ÚSES ve vztahu k trase bylo v územním rozhodnutí prověřeno.

Ze ZÚR, územních plánů jednotlivých obcí a podkladů pro územní rozhodnutí vyplývá, že bude dotčen nadregionální biokoridor 152 Kostelecké polesí – Hluboček (část osy nadregionálního biokoridoru (dále jen „NRBK“) 2152 v k. ú. Dolní Ves. Pro tento NRBK dle DSP v km 13,895 – 13,945 byl navržen most v délce 177, 60 m (délka přemostění 162,90 m, výška mostu 21,29 m). Navíc je funkce posílena vloženým lokálním biocentrem (dále jen „LBC“) U Žabárny.

Pro střet s regionálním biokoridorem (dále jen „RBK“) 1580 (navržený, v k. ú. Lapač) není potřeba vyžadovat technické řešení – biokoridor je vymezen pouze při okraji úpravy polní cesty Martinice – Žeranovice v km 0,015– 0,065.

Křížení lokálních biokoridorů (dále jen „LBK“) budou řešena mostními objekty. Na hlavní trase jde o mostní objekty v km 3,796 – 3,966 (LBK 769703-5), v km 10,900 – 10,930 (LBK U Lechotské – Díly), v km 12,585 – 12,590 (LBK 200024) a v km 16,440 – 16,467 (LBK 200027).

Jako částečné přemostění je označeno v km 1,146 – 1,166 LBK2 732974, v km 2,926 – 2,950 LBK7 732974 a v km 16,055 – 16,172 LBK 200026.

Řešena je minimalizace zásahu (v km 9,430 – 9,570 lokální biocentrum LBC Od smuží přiblížení, km 13,878 – 13,945 LBC U Žabárny zásah do okraje, km 14,938 – 15,162 LBC Pod Kučovanicemi zásah do okraje, km 15,621 – 15,636 LBK 200025 přiblížení) nebo je zásah pouze okrajový se zabezpečením funkčnosti prvků ÚSES (v km 5,773 – 5,953 LBK 76903-1, km 15,106 – 15,160 LBK 200023, km 15,140 – 16,260 LBK 200026).

Celkově je možné uzavřít, že vliv stavby 4901 na ÚSES je přijatelný a jeho funkčnost v řešeném území nebude významně negativně ovlivněna. Vzhledem ke svému umístění nebude mít stavba vliv na zvláště chráněná území ani na lokality soustavy Natura 2000.

Vlivy na biologickou rozmanitost

Doprava působí na živou i neživou přírodu. Vzhledem k výše uvedeným údajům z hlediska vlivů na floru, faunu a ekosystémy je možné konstatovat, že záměr nezpůsobí významné ochuzení druhové rozmanitosti v dotčeném území.

Realizací stavby dojde v dotčeném území ke změně přírodních podmínek a s tím souvisejícího biotopu pro rostliny a živočichy, což může vést k dočasnému snižování biologické rozmanitosti. Flora a fauna se přizpůsobuje novým podmínkám v území a postupně dojde k obnově a vytvoření odpovídajících biotopů. Navrhované výsadby

zeleně podél dálnice vytvoří po zapojení dostatečnou přechodovou zónu vůči okolnímu prostředí. Stejným opatřením je řešení mostních objektů, které umožní prostupnost území pro faunu. Je možné konstatovat, že opatření uplatněná v DSP omezují vliv stavby z hlediska biologické rozmanitosti území a v prostoru navazujícím na stavbu k omezení druhové rozmanitosti nedojde.

Příslušný úřad se ztotožňuje se závěry vyhodnocení vlivů na faunu, flóru a ekosystémy a s ohledem na výše uvedené souhlasí se závěrem, že vlivy záměru na biologickou rozmanitost budou při splnění opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů na životní prostředí zanedbatelné.

Vlivy na horninové prostředí a přírodní zdroje

Záměr nebude mít negativní vliv na horninové prostředí a přírodní zdroje, což je potvrzeno souhlasným vyjádřením Obvodního báňského úřadu v Ostravě, č.j. 1552/2004-630/Ing.Bt/An ze dne 17. 3. 2004, které bylo podkladem pro vydání Územního rozhodnutí. Dále je potvrzeno stanoviskem správce ložiskového území (Česká geologická služba – útvar Geofond), č.j. CGS 630/14/0703/X/1146 ze dne 21. 10. 2014. Na základě aktualizovaného vyjádření Obvodního báňského úřadu pro Jihomoravský a Zlínský kraj ze dne 10. 12. 2014 pod č.j. SBS 37235/2014/OBU-01 vydal Krajský úřad Zlínského kraje, odbor životního prostředí a zemědělství, dne 22. 12. 2014 závazné stanovisko č.j. KUSP 65829/2014 ŽPZE-PJ, jehož znění obsahuje souhlas pro vedení trasy po okraji chráněného ložiskového území.

Na základě výše uvedeného se příslušný úřad ztotožňuje s tím, že záměr nebude mít negativní vliv na horninové prostředí a přírodní zdroje.

Vlivy na krajinný ráz

Krajina se v území okresu Kroměříž řadí do typu A, což je krajina plně antropogenní se základní estetickou hodnotou. V okrese Zlín lze krajinu rozdělit do krajinných typů A a B, tedy krajinu plně antropogenizovanou nebo harmonickou vzhledem k přítomnosti lesního komplexu Mladcovských vrchů a část vážící se k oblasti Fryštáku jako krajinu se zvýšenou estetickou hodnotou.

Celkově lze považovat krajinu za plně antropogenizovanou se základní estetickou hodnotou.

Zájmové území (vedení trasy dálnice D49) je tvořeno převážně zemědělsky obdělávanými plochami. Nové těleso dálnice bude sice tvořit jednat nový krajinný prvek v území, jednak novou bariéru pro hospodaření na zemědělských pozemcích (řešena sítí polních cest, mostů v místech křížení, KPÚ), jednak bariéru pro migraci (řešena systémem propustků, mostními objekty – vedení biokoridorů). Z hlediska krajinného rázu je oblast již změněna činností člověka. Hlavními funkcemi území je zemědělská výroba, průmyslová činnost a bydlení. Navrhovaná trasa dálnice D49 přispěje ke zjednodušení dopravního napojení, zlepší životní prostředí obcí, jejichž komunikace jsou v současnosti přetěžovány.

Zabezpečena je z hlediska začlenění nové liniové stavby do území krajiny podpora a ochrana stávajících přírodních prvků (stromové a břehové porosty) a vytvoření nových stabilizujících prvků, kterými může být navržený systém výsadeb podél silničního tělesa s uplatněním vhodných vegetačních prvků, které umožní dostatečné začlenění trasy nové liniové stavby do území.

Pohledově představuje záměr nový liniový prvek v krajině, stavba bude výraznou dopravní osou z velké části vedenou po terénu nebo na nižších násypech, ve východní části území pak střídavě zářezy a násypy. Pohledovou bariérou budou MÚK, kde je dle projekčního řešení vzhledem k vykřížení se silnicemi nižších třída u MÚK Třebětice i vykřížení se s železniční tratí těleso záměru vedeno na násypech, stejně tak jako přivaděč Holešov.

V rámci přípravy stavby byla vydána rozhodnutí – souhlasná závazná stanoviska k zásahu do VKP podle § 4 zákona č. 114/1992 Sb.:

- Souhlas se zásahem do významného krajinného prvku Městského úřadu Kroměříž, č.j. MeUKM/20552/vkp02/2010-Sim ze dne 19. 4. 2010 v k. ú. Pravčice.
- Rozhodnutí Městského úřadu Holešov č.j. ŽP/3768a/2004/Ba ze dne 30. 3. 2004 – souhlasné závazné stanovisko na k. ú. Količín, Třebětice, Všetuly, Zahnašovice, Holešov, Martinice u Holešova, Horní Lapač, Žeranovice.
- Koordinované závazné stanovisko Magistrátu města Zlína, jehož součástí je závazné stanovisko podle § 4 zákona č. 114/1992 Sb., č.j. MMZL 94304/2013 ze dne 20. 12. 2013.

Příslušný úřad se ztotožňuje s tím, že realizaci záměru lze s přihlédnutím k současnému stavu krajiny a okolí záměru považovat z hlediska vlivu na krajinný ráz za únosnou. Záměr bude realizován v souladu se ZÚR Zlínského kraje a s územně plánovacími dokumentacemi jednotlivých obcí, v nichž byla trasa a její možnost umístění posouzena z hlediska širších vztahů.

Vlivy na hmotný majetek a kulturní památky

Výkup a demolice byly řešeny dle DSP pouze u objektů v těsné blízkosti stavby, u kterých nebylo možné zabezpečit jejich ochranu a ochranu jejich obyvatel technickými opatřeními v souladu s platnými právními předpisy nebo se nacházely v prostoru trvalého záboru stavby. Výkup objektů i jejich demolice již je vyřešena a potřebné pozemky jsou připraveny pro stavbu.

V současné době není zdemolován pouze dům čp. 71 na pozemku parcelní číslo 332. Dům je vykoupen (vlastníkem je Ředitelství silnic a dálnic ČR) a s demolicí se počítá až v rámci provádění prací na R4901.

Monitoring

Podrobný popis způsobu monitoringu nemovitostí je vymezen v „Projekt monitoringu životního prostředí“ (HBH Projekt spol. s r.o., 01/2015). Projekt monitoringu vymezuje lokalizaci monitorovacích stanovišť určených k posouzení vlivu vibrací na stavební objekty, zvoleny jsou individuálně na základě klasifikace budov podle jejich odolnosti proti seismickému zatížení a jejich vzdálenosti od zdroje vibrací (zdroje budícího vibrace).

Příslušný úřad se s ohledem na výše uvedené ztotožňuje s tím, že vliv záměru na hmotný majetek a kulturní památky bude při dodržování projektu monitoringu minimální.

Vlivy na archeologické památky

Posuzovaný záměr je dle DSP, části F. Doklady, připravován v území s bohatým výskytem archeologických nalezišť. Dle Dohody o podmínkách provedení záchranného archeologického výzkumu (Archeologické centrum Olomouc, č. dohody 03-00-001670,

 Ministerstvo životního prostředí

11/2007) pro záměr byl v úseku km 0,000 – 10,000 již proveden archeologický průzkum, včetně přivaděče Holešov, v souladu se zákonem č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů. Probíhal od roku 2007 a byl dokončen, včetně laboratorních vyhodnocení v roce 2014. Pro úsek v km 10,000 – 18,000 již je také smluvně zajištěn a počítá se s ním před započítáním stavebních prací.

V současné době se nálezy vyhodnocují. V této části stavby, musejí být archeologové vždy v souladu s pravomocným územním rozhodnutím (Městský úřad Holešov, odbor územního plánování a stavebního řádu, č.j. SŘ/9909/2004/Sa, ze dne 15. 11. 2004) přizváni k odstraňování ornice, z čehož musí být pořízen zápis do stavebního deníku. V km stavby 10,0 – 18,0 budou archeologické práce prováděny v dostatečném předstihu před započítáním stavby. I zde je povinnost investora a zhotovitele přizvat archeologa k odstraňování ornice, a to i při provádění přeložek inženýrských sítí.

Příslušný úřad se s ohledem na výše uvedené ztotožňuje s tím, že vliv záměru na archeologické památky bude po dokončení archeologického průzkumu minimální.

Přeshraniční vlivy

Nepříznivé přeshraniční vlivy s ohledem na vzdálenost od státní hranice a typ záměru nenastanou.

Příslušný úřad s tímto závěrem s ohledem na charakter záměru a vzdálenost od státní hranice souhlasí.

Jiné vlivy – možnost kumulace

Jedním z významných vlivů, které byly v průběhu přípravy stavby vymezeny, byla potřeba dořešit vzájemné ovlivnění stávajícího vysokotlakého plynovodu Holešov – Fryšták s navrhovanou trasou dálnice D49 po celé délce plynovodu.

Přeložky dílčích částí vysokotlakého plynovodu byly projednány a schváleny majetkovým správcem sítě RWE JMP. Přeložky VTL plynovodu DN 300, DN 100, DN 150 a DN 80 jsou již zrealizovány, zkolaudovány a předány správci sítě. Doposud nebyla realizována přeložka DN 200 v km 15,000 – 16,300. Kumulace vlivů již tedy v současnosti nejsou významné.

Dalšími kumulativními vlivy je návaznost na dopravní síť. Řešený úsek dálnice D49 navazuje ve směru na východ na stavbu „D49 (původně R49), stavba 4902.1 Fryšták – Lípa, 1. etapa“, a následně stavbu „D R49 (původně R49), stavba 4902.2 Fryšták – Lípa, 2. etapa“ a následující části dálnice D49 ve směru na Slovensko („D49, stavba 4904 Pozdětchov – Horní Lideč“ a „D49 stavba 4905 Horní Lideč – st. hr. CZ/SK“).

Dalšími navazujícími stavbami z hlediska dopravních vazeb jsou stavby „Silnice II/490, Zlín, propojení I/49 – R49, 2. úsek“ a stavba „Obchvat Zálešná“.

Pro tyto stavby a stavbu „D49, 4901 Hulín – Fryšták“ je významným kumulativním vlivem časová koordinace staveb, zejména z hlediska související dopravy a zabezpečení dopravního napojení ve vztahu k obyvatelstvu.

Stávající silniční síť v širším území, dotčeném stavbou dálnice D49, je dopravně využívána zejména k přímé obsluze obcí a k tranzitním účelům. Při navyšování intenzit dopravy, vyplývajících z dopravní studie (D49 – Dopravní model, SUDOP PRAHA a. s., 08/2016) budou nejvíce zatíženy právě obce, kterými silnice procházejí. Převedením intenzit na dálniční úsek D49 dojde k přerozdělení dopravy a tedy k výraznému snížení

hlukové i imisní zátěže dotčených obcí. Nová dálnice D49 převezme dopravu především ze stávajících silnic II/490 a II/432 (vytváří tedy jakýsi obchvat Třebětic, Holešova, Martinic, Horního Lapače a Fryštáku), v menší míře i ze silnice I/49. Po zprovoznění celého tahu na ni přejde i menší část tranzitní dopravy z jiných silničních tahů (I/35, I/50).

Nová trasa bude mít významný přínos v oblasti snížení hlukového a emisního zatížení obyvatel žijících podél stávajících silnic v posuzovaném území. Dojde k významnému snížení intenzit dopravy v intravilánech sídel a k jejich celkovému zklidnění.

Nezbytným řešením je realizovat celý dopravní systém včetně všech navazujících úseků vymezené trasy dálnice D49 po hranici ČR/SR. Realizace samotného úseku uvolní dopravu obcí podél stávající I/49 mezi Hulínem a Fryštákem, ale zatíží navazující úseky.

Tento stav podrobně dokumentuje zpracovaná rozptylová studie (HBH Projekt spol. s r.o., 09/2016). Rozptylová studie uvádí, že jako problematické se jeví provizorní napojení na silnici II/490 a pokračování ke Zlínu, kde maximální hodinové příspěvky NO₂ dosahují až 35 µg/m³ (12,5 % imisního limitu 200 µg/m³, požadové koncentrace nejsou sledovány), roční příspěvky NO₂ dosahují až 12 µg/m³ (30 % imisního limitu, limit 40 µg/m³ k požadové koncentraci dle ČHMÚ 12,2 – 24,2 µg/m³), příspěvek ročního průměru u NO_x dosahuje až 10 µg/m³ (30 % imisního limitu, limit 30 µg/m³, požadové hodnoty nejsou sledovány), maximální příspěvky pro 24 hodinové koncentrace PM₁₀ dosahují až 11 µg/m³ (22 % imisního limitu, limit 50 µg/m³ při požadové koncentraci dle ČHMÚ 47,5 – 56,8 µg/m³), maximální příspěvky u roční koncentrace PM₁₀ dosahují až 1,6 µg/m³ (4 % imisního limitu, limit 40 µg/m³ při požadové koncentraci dle Českého hydrometeorologického ústavu 25,2 – 31,8 µg/m³), pro roční koncentrace PM_{2,5} maximální příspěvky dosahují až 1 µg/m³ (4 % imisního limitu, limit 25 µg/m³ při požadové koncentraci dle ČHMÚ 19,2 – 23,8 µg/m³).

Zlepšení této oblasti přinese až realizace MÚK Fryšták a přivaděče Zlín (stavba D4902.1).

Hluková studie (HBH Projekt spol. s r.o., 09/2016) hodnotí novou dálnici D49, uvádí podrobně dopravní intenzity dle jednotlivých stavů postupné výstavby, t.j. stav, který bude dosažen pouze při stavbě D4901, stav při realizaci stavby 4901 a navazujícího úseku až ke Slušovicím (4902.2), včetně přivaděče od MÚK Fryšták směrem do Zlína (obchvat Malého Kostelce) a stav, kdy bude hotová je celá dálnice D49, tedy až na Slovensko.

Z uvedených údajů je zřejmé, že obdobný závěr jako u rozptylové studie bude platit i pro zatížení navazujícího úseku II/490 ve směru do Zlína hlukovou zátěží.

Na základě výše uvedeného se příslušný úřad ztotožňuje se závěrem, že realizace samotného úseku uvolní dopravu obcí podél stávající silnice III/432 a III/490 mezi Hulínem a Fryštákem, ale zatíží navazující úseky, zejména II/490 ve směru od napojení D49 do Zlína. Do doby realizace MÚK Fryšták a přivaděče Zlín (stavba D49 4902.1 Fryšták – Lípa, 1. etapa) je proto v podmínkách tohoto stanoviska vymezen požadavek na usměrnění dopravy, tj. rozdělení dopravy (současným využitím nové a stávající komunikace) tak, aby nedošlo k dočasnému sloučení veškeré dopravy v navazujícím úseku s ohledem na dopravní zátěž v tomto území přes zastavěnou část, a to dopravním značením omezit jízdu tranzitní nákladní dopravy po dálnici D49 (úseku 4901 Hulín – Fryšták) do doby zprovoznění navazujícího úseku dálnice D49.

V návaznosti na výše uvedené je možné konstatovat, že žádné vlivy na jednotlivé složky nebyly hodnoceny jako významné. Jako únosné byly hodnoceny vlivy na obyvatelstvo, půdu, povrchové a podzemní vody a faunu, přičemž součástí podmínek tohoto závazného stanoviska jsou opatření určená k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů na tyto složky životního prostředí. Vlivy na ostatní složky životního prostředí jsou z pohledu velikosti a významnosti hodnoceny jako nevýznamné. Z celkového pohledu lze vlivy záměru na životní prostředí při splnění podmínek tohoto závazného stanoviska považovat za přijatelné a záměr doporučit k realizaci.

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

Technické řešení záměru je pro potřeby posouzení vlivů na životní prostředí v DSP dostačujícím způsobem popsáno a respektuje požadavky na omezení nebo vyloučení negativních vlivů na životní prostředí z provozu i výstavby záměru.

Technické řešení záměru je standardem v zemích Evropské unie i v ČR, stavba je řešena tak, aby vyhovovala požadavkům Evropské unie a nárokům na zdraví obyvatel.

Na základě analýzy DSP, nově řešených odborných studií a vyjádření, stanovisek a rozhodnutí dotčených orgánů státní správy v oblasti životního prostředí a veřejného zdraví, je možné konstatovat, že stavba dálnice D49, stavby 4901 Hulín – Fryšták, obsahuje stavební objekty zahrnující a zohledňující nejnovější poznatky a technologie, které přispívají ke zmírnění, nebo eliminaci negativních vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví. Jedná se z hlediska hlukové zátěže zejména o protihlukové stěny, nízkohlučný asfalt, dále systém kanalizace s odlučovači ropných látek atd.

Při splnění podmínek vymezených v závazném stanovisku nedojde k významnému negativnímu ovlivnění území. Navržená opatření jsou pro daný účel dostatečně účinná.

Záměr dálnice D49, stavba 4901 je veden dlouhodobě osídleným a v širším pohledu dopravně velmi zatíženým územím, ve kterém převládají zemědělské pozemky. Cennějšími ekologickými segmenty krajiny jsou vodní toky s jejich břehovými porosty. Po provedení analýzy stavu území a vyhodnocení únosného zatížení jednotlivých složek životního prostředí lze konstatovat, že realizace záměru bude představovat, při minimalizaci negativních vlivů, únosné zatížení území. Nová trasa bude mít významný přínos v oblasti snížení produkce emisí a hlukového zatížení obyvatel žijících podél stávajících silnic v posuzovaném území. Dojde k významnému snížení intenzit dopravy v intravilánech sídel a k jejich celkovému zklidnění.

Příslušný úřad na základě výše uvedeného konstatuje, že technické řešení je s ohledem na dosažený stupeň poznání, pokud jde o znečišťování životního prostředí, dostatečně popsáno a odpovídá standardům Evropské unie.

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

Hlavní trasa posuzovaného záměru byla řešena invariantně (porovnávaly se pouze varianty Nulová a Aktivní). Variantní řešení se týkalo pouze zlínského přivaděče, který umožní na konci posuzovaného záměru, napojit město Zlín na rychlostní silnici R49. Základní rozdíl mezi variantami zlínského přivaděče je jeho trasování – přes, nebo mimo VN Fryšták.

V rámci dokumentace o hodnocení vlivů (Ing. Libor Ládyš. EKOLA Praha, 01/2001) (dále jen „původní dokumentace EIA“) bylo posouzeno, vyhodnoceno a doporučeno, jako vhodnější vedení přivaděče přes VN Fryšták. Všechna opatření k eliminaci kontaminace povrchových i podzemních vod, která jsou v tomto území nezbytná, se dají u této varianty lépe a účinněji realizovat, než by tomu bylo u varianty vedené mimo VN Fryšták. Jako přijatelná byla posouzena ale i druhá varianta – vedení zlínského přivaděče mimo VN Fryšták.

Vzhledem k připomínkám obcí Žeranovice a Horní Lapač během procesu posuzování vlivů na životní prostředí k vedení hlavní trasy, byl zpracován dokument „Žeranovice – Horní lapač, Posouzení variantního řešení trasy R49“ (EKOLA 2001), jako doplněk k původní dokumentaci EIA.

V tomto dokumentu bylo prověřeno ještě variantní vedení hlavní trasy mezi obcemi Horní Lapač a Žeranovice (km 10,7 – 13,3).

Varianta A – řešení posouzené v původní dokumentaci EIA (převážně na násypu, dále od obce Horní Lapač a blíže obci Žeranovice). Varianta B – nová varianta (převážně v zářezu, blíže obci Horní Lapač a dále od obce Žeranovice). Výsledkem bylo doporučení varianty B (je kratší, menší zábor ZPF, nekoliduje s VTL plynovodem).

Trasa dálnice D49 (původně R49) je v ZÚR č.j. 0761/Z23/08 ze dne 10. 9. 2008 (účinný od 23. 10. 2008). Stavba je také uvedena v dokumentu Politika územního rozvoje (vláda ČR dne 20. 7. 2009 na svém jednání schválila usnesením č. 929 návrh Politiky územního rozvoje ČR 2008), pod bodem (101) jako koridor kapacitní silnice s odůvodněním: „Přenesení zvýšeného dopravního výkonu ze stávající silnice I/50, procházející přes CHKO Bílé Karpaty. Vazba na slovenskou silniční síť“.

Dle generelu dopravy Zlínského kraje je strategickým cílem posílení kvalitativních charakteristik dopravní infrastruktury, především pak v rychlém rozvoji sítě dálnic a rychlostních silnic, napojení krajského města Zlína na systém dálnic v České republice (dobudování dálnice D55) i jeho propojení se silničním a dálničním systémem na Slovensku, kde klíčovou roli hraje dálnice D49 (původně R49).

Projekt DSP vychází ze zařazení trasy v ZÚR Zlínského kraje a v územních plánech obcí. Jedná se o trasu přes VN Fryšták a variantu B blíže obci Horní Lapač a dále od obce Žeranovice, tedy řešení respektující výše uvedená doporučení.

Příslušný úřad tedy uzavírá, že řešení navržené v DSP je z hlediska dopadu na životní prostředí ze všech zvažovaných variant dílčích řešení částí záměru hodnoceno jako optimální.

Závěrečné shrnutí:

Záměr „D49 Hulín – Fryšták“ je prioritním dopravním záměrem dle nařízení vlády č. 283/2016 Sb., o stanovení prioritních dopravních záměrů, ze dne 24. 8. 2016, které nabylo účinnosti dne 12. 9. 2016.

Jedná se o stavbu, která byla posouzena v procesu hodnocení vlivů na životní prostředí dle zákona č. 244/1992 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí. Souhlasné stanovisko o hodnocení vlivů záměru na životní prostředí vydalo pro záměr s názvem „Rychlostní silnice R49, stavba 4901 Hulín – Fryšták“, Ministerstvo životního prostředí – odbor výkonu státní správy VIII v Olomouci, dne 6. 12. 2001, pod

č.j. NM700/2616/4001/OPVŽP/01 podle zákona č. 244/1992 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí.

Stavba dálnice D49 je zanesena v územních plánech všech dotčených obcí (Pravčice, Třebětice, Zahnašovice, Holešov, Martinice, Horní Lapač, Žeranovice, Fryšták, Racková). Stavba má vydáno pravomocné rozhodnutí o umístění stavby (Městský úřad Holešov, odbor územního plánování a stavebního řádu, č.j. SŘ/9909/2004/SA z 15. 11. 2004, nabytí právní moci 12. 1. 2005).

V současnosti je zpracována DSP. Dílčí části stavby (přeložky vodovodů, úpravy nadzemního vedení VVN 110 kV, přeložky VN, přeložky místních telefonních kabelů, dálkových optických kabelů a přeložky VTL plynovodů a STL plynovodů a přeložka produktovodu) byly po vydání stavebního povolení realizovány, včetně kolaudačního rozhodnutí.

Účelem stavby dálnice D49 je vybudování kapacitní komunikace, která umožní převést vysoké intenzity silniční dopravy z komunikací vedených zástavbou Zlína, Otrokovic, Holešova i Hulína a všech dalších obcí na stávající trase silnic I/49, I/55, II/490 a II/432 v okresech Kroměříž a Zlín na nově navrhovanou kapacitní komunikaci D49. Tím dojde ke zvýšení bezpečnosti a komfortu dopravy s příznivým vlivem na životní prostředí a lidské zdraví. Dojde k významnému snížení emisí v ovzduší a snížení vlivů hluku v těchto sídlech. V MÚK Hulín se setkávají tahy vyšší dopravní sítě – dálnice D1 a dálnic D55 a D49. Záměr dálnice D49, tvořící základní dopravní kostru Zlínského kraje, směřuje od MÚK Hulín východním směrem k Fryštáku, Slušovicím, Vizovicím a dále přes státní hranici ČR/SR. Na slovenském území pokračuje jako R6 k Púchovu, kde se napojuje na slovenskou dálnici D1. Nová dálnice D49 převezme dopravu především ze stávajících silnic II/490 a II/432 (vytváří tedy jakýsi obchvat Třebetic, Holešova, Martinic, Horní Lapače a Fryštáku), v menší míře i ze silnice I/49. Po zprovoznění celého tahu na ni přejde i menší část tranzitní dopravy z jiných silničních tahů (I/35, I/50).

Realizací záměru dojde v řešeném území k přerozdělení dopravy a k poklesu hodnot imisních koncentrací na lokální až regionální úrovni v území, které je zatíženo stávající silniční sítí. Imisní příspěvky záměru budou hluboce podlimitní. Stávající síť silnic v širším území dotčeném záměrem je dopravně využívána nejen k tranzitním účelům, ale také k přímé obsluze obcí. Při navyšování intenzit dopravy budou nejvíce zatíženy právě tyto obce, kterými silnice procházejí. Převodem intenzit na dálniční úsek D49 dojde k přerozdělení dopravy a tedy k výraznému snížení hlukové i imisní zátěže dotčených obcí. Nezbytným řešením je realizovat celý dopravní systém včetně všech navazujících úseků vymezené trasy dálnice D49 po hranici ČR/SR. Realizace samotného úseku uvolní dopravu obcí podél stávající II/49 mezi Hulínem a Fryštákem, ale zatíží navazující úseky, zejména II/490 ve směru do Zlína. Do doby realizace MÚK Fryšták a přivaděče Zlín (stavba D49 4902.1 Fryšták – Lípa, 1. etapa) je proto v podmínkách tohoto stanoviska vymezen požadavek na usměrnění dopravy, tj. rozdělení dopravy (současným využitím nové a stávající komunikace) tak, aby nedošlo k dočasnému sloučení veškeré dopravy v navazujícím úseku s ohledem na dopravní zátěž v tomto území přes zastavěnou část, a to dopravním značením omezit jízdu tranzitní nákladní dopravy po dálnici D49 (úseku 4901 Hulín – Fryšták) do doby zprovoznění navazujícího úseku dálnice D49.

Realizace stavby nemůže vést k poškození veřejného zdraví. Hodnocení rizika pro jednotlivé škodliviny (NO₂, suspendované částice PM₁₀ a PM_{2,5}, CO, benzen a benzo(a)pyren) bylo provedeno porovnáním výstupů rozptylové studie s imisními limity

nebo směrnými hodnotami Světové zdravotnické organizace (WHO World Health Organization). Imisní příspěvky ke znečištění ovzduší z provozu na hodnocené dálnici D49 budou v okolních obcích nízké, situaci znečištění ovzduší prakticky nezmění a veřejné zdraví nepříznivě neovlivní.

Hodnocení vlivu hluku na veřejné zdraví bylo provedeno porovnáním vypočtených ekvivalentních hladin akustického tlaku s prahovými hladinami prokázaných účinků hlukové zátěže v denní a noční době. Vypočtený imisní příspěvek hluku z dopravy na přilehlých okrajích obcí nedosahuje zdravotně významných a nepřijatelných hodnot. Z hodnocení vlivu záměru na veřejné zdraví vyplývá, že přínos záměru vůči nulové variantě (provoz na stávající komunikaci procházející obcemi) je zcela evidentní. Realizace záměru se po zdravotní stránce nedotkne okolního obyvatelstva.

U povrchových vod nedojde k výraznému zásahu do charakteru odvodnění oblasti. Dle zpracovaných studií nedojde ani k výraznému ovlivnění kvality a kvantity podzemních vod a tím ohrožení vodních zdrojů v dotčeném území.

Půdy budou záměrem ovlivněny trvalým zábořem ZPF a PUPFL. Jedná se převážně o kvalitní půdy I. a II. stupně ochrany. K postižení půd širšího území, a to zvláště kontaminací imisemi z dopravy, nebude docházet. Ovlivněna bude pouze vrchní část horninového prostředí na lokální úrovni, a to budováním násypů a zářezů. Okrajově bude zasaženo jedno chráněné ložiskové území.

K přímému zasažení ekosystémů s planě rostoucími rostlinami a volně žijícími živočichy dojde na lokální úrovni zejména v oblasti křížení vodních toků a jejich břehových porostů. Tyto lokality se často shodují s biotopy hájenými na různém stupni ochrany a v různém stádiu funkčnosti (ÚSES a VKP). Vliv záměru na ÚSES je přijatelný a jeho funkčnost v řešeném území bude zachována. Na úrovni VKP nemají střety závažnější charakter. Dále dojde k okrajovému zásahu do území přírodního parku Hostýnské vrchy. Zvláště chráněná území a lokality soustavy Natura 2000 se v dotčeném území nenacházejí. Výstavbou komunikace dojde k částečné likvidaci flóry v rámci umístění stavby. V území se nenachází botanicky významné plochy, které by mohly stavbou zaniknout (převažujícím biotopem v území jsou intenzivně obhospodařovaná pole, ojediněle intenzivně obhospodařované louky), z cennějších ploch budou dotčeny pouze fragmenty podmáčených ploch a břehových porostů, a to v omezeném rozsahu. Vlivy na faunu byly vyhodnoceny na základě průzkumu bezobratlých živočichů, obojživelníků a plazů, ornitologického průzkumu, průzkumu netopýrů, křečka polního a průzkumu migrací. Dojde k narušení současných migračních tras, fragmentaci areálu výskytu a biotopů chráněných druhů živočichů. Na posuzovaném úseku komunikace je navržen dostatečný počet migračních objektů pro zachování migrační prostupnosti dotčeného území. Při dodržení navržených opatření zůstane dotčené území prostupné pro všechny zjištěné kategorie živočichů. Na základě současných znalostí o území a aktuálnímu stavu projektové dokumentace nebyl zjištěn žádný významný negativní vliv, který by mohl způsobit zánik populace některého chráněného druhu, případně, který by nebylo možné vhodnými opatřeními zmírnit nebo zcela vyloučit. Pro omezení nebo vyloučení zjištěných negativních vlivů byla navržena opatření pro další projektovou přípravu, výstavbu i vlastní provoz. Opatření spočívají především v omezení mortality živočichů a stabilizaci okolních citlivých biotopů vhodným managementem (jednorázovým zásahem).

Záměr prochází v západní části převážně rovinatou krajinou Holešovské plošiny, ve východní části pak mírně zvlněnou krajinou do zužující se Fryštácké brázdy. Lokálně

Ministerstvo životního prostředí

budou zasaženy některé přírodní a kulturně-historické charakteristiky, vytvoření liniového prvku v území má charakter regionální.

Záměr se nachází ve vnitrozemí, žádné vlivy přesahující státní hranice se tedy nepředpokládají.

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 5 let ode dne jeho vydání.

Poučení

Proti tomuto závaznému stanovisku není podání samostatného odvolání přípustné. V souladu s ustanovením § 149 odst. 4 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, je toto závazné stanovisko přezkoumatelné v rámci odvolání podaného proti rozhodnutí vydanému v navazujícím řízení, které bylo podmíněno tímto závazným stanoviskem.

Mgr. Evžen DOLEŽAL v. r.
ředitel odboru
posuzování vlivů na životní prostředí
a integrované prevence
(otisk úředního razítka)

Obdrží:

- Ředitelství silnic a dálnic ČR, Ing. Radek Mátl, Čerčanská 12, 140 00 Praha 4
- Ministerstvo dopravy, Nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12, 110 15 Praha 1

Na vědomí:

- MŽP, OVSS VIII – Olomouc, zde

