

# MINISTERSTVO ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ

100 00 PRAHA 10 – VRŠOVICE, Vršovická 65

V Praze dne 31. srpna 2010

Č.j.: 76208/ENV/10

## **STANOVISKO K POSOUZENÍ VLIVŮ PROVEDENÍ ZÁMĚRU NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ**

podle § 10 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“)

### **I. Identifikační údaje**

*Název záměru:*

**Rychlostní silnice R55, stavba 5511 Bzenec Přívoz – Rohatec** (vpravo od železniční trati č. 330 Přerov – Břeclav)

*Kapacita (rozsah) záměru:*

- novostavba rychlostní čtyřpruhové silnice **se středním dělicím pásem v délce:**

**10,750 km** (km 32,850 – 43,600) – **varianta Povrchová**

**10,750 km** (km 32,850 – 43,600) – **varianta Tunelová**

**varianta Povrchová** - navržena v šířkovém uspořádání kategorie R 25,5/120

**varianta Tunelová** - navržena v šířkovém uspořádání kategorie R 25,5/120, tunelová část v kategorii T7,5/80 (součástí řešení ve variantě tunelové je odlesnění o šířce 150 m podél záměru v km 33,200 – 41,830), varianta zahrnuje v km 33.600 – 40.400 tunel Bzenecký (o délce 6,8 km) a v km 40,825 – 42,400 tunel Rohatecký (o délce 1,575 km)

- **MÚK Bzenec Přívoz (km 33,181), MÚK Rohatec (km 43,127)**

- **vyvolané přeložky** silnic nižších tříd (silnice III/4258, silnice I/55), polních a lesních cest, železniční vlečky a inženýrských sítí

*Umístění záměru:*

kraj: Jihomoravský

obce: Bzenec, Vracov, Rohatec

k.ú.: Bzenec, Vracov, Rohatec

**Obchodní firma oznamovatele:** Ředitelství silnic a dálnic ČR, závod Brno  
**IČ oznamovatele:** 65993390  
**Sídlo oznamovatele:** Šumavská 33  
659 77 Brno

## **II. Průběh posuzování**

**Zpracovatel oznámení:** nebylo předloženo

**Zpracovatel dokumentace:** Mgr. Tomáš Šikula, HBH Projekt spol. s r.o. (držitel autorizace ke zpracování dokumentace a posudku č. j. 69749/ENV/07)

**Datum předložení dokumentace:** 6. 10. 2009

**Zpracovatel posudku:** RNDr. Vladimír Ludvík (držitel autorizace ke zpracování dokumentace a posudku č. j. 46170/ENV/06)

**Datum předložení posudku:** 28. 4. 2010

**Veřejné projednání:** Kulturní dům Strážničan ve Strážnici, dne 15. 6. 2010

### ***Celkové hodnocení procesu posuzování včetně účasti veřejnosti:***

- 6. 10. 2009 - byla Ministerstvu životního prostředí (dále jen „MŽP“), jako příslušnému úřadu, předložena dokumentace záměru zpracovaná dle přílohy č. 4 k zákonu zpracované oprávněnou osobou Mgr. Tomášem Šikulou.
- 7. 10. 2009 - byla dokumentace rozeslána dotčeným územním samosprávným celkům a dotčeným správním úřadům ke zveřejnění a k vyjádření.
- 7. 10. 2009 - byl příslušným úřadem pověřen zpracováním posudku RNDr. Vladimír Ludvík
- 28. 4. 2010 - obdržel příslušný úřad zpracovaný posudek.

#### **Závěry zpracovatele posudku:**

Uvažovaný záměr byl v rámci procesu dle 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“) posouzen ze všech podstatných hledisek. Z hlediska posuzovaných vlivů je patrné, že nejvýznamnější vlivy z hlediska velikosti a významnosti lze očekávat zejména v oblasti vlivů na přírodní složky ekosystémů (zejm. ve vztahu k vlivům na oblast soustavy Natura 2000) a vlivů na obyvatelstvo (zejm. z hlediska hlukové zátěže). Při zhodnocení všech prostorových vlivů a faktorů lze konstatovat, že z hlediska vlivů na životní prostředí je záměr akceptovatelný za předpokladu plnění podmínek uložených ve stanovisku.

- 4. 5. 2010 - rozeslal příslušný úřad posudek dotčeným územním samosprávným celkům a dotčeným správním úřadům ke zveřejnění a k vyjádření.
- 15. 6. 2010 – se konalo veřejné projednání v Kulturním domě Strážničan ve Strážnici

### ***Seznam subjektů, jejichž vyjádření jsou ve stanovisku zčásti nebo zcela zahrnuta:***

1. Krajský úřad Jihomoravského kraje, odbor životního prostředí,
2. Městský úřad Hodonín, odbor životního prostředí,
3. Městský úřad Kyjov, odbor životního prostředí,
4. Krajská hygienická stanice Jihomoravského kraje se sídlem v Brně,
5. Česká inspekce životního prostředí, Oblastní inspektorát Brno,
6. Správa chráněné krajinné oblasti Bílé Karpaty,
7. Ministerstvo zemědělství, odbor státní správy, hospodářské úpravy a ochrany lesů,
8. Národní památkový ústav, územní odborné pracoviště v Brně,
9. Ředitelství silnic a dálnic ČR, závod Brno,
10. Ministerstvo životního prostředí, odbor ochrany horninového a půdního prostředí,
11. Ministerstvo životního prostředí, odbor ochrany ovzduší,
12. Ministerstvo životního prostředí, odbor ochrany vod,
13. Ministerstvo životního prostředí, odbor péče o národní parky,
14. Ministerstvo životního prostředí, odbor mezinárodní ochrany biodiverzity,
15. Ministerstvo životního prostředí, odbor zvláště chráněných částí přírody,
16. Ministerstvo životního prostředí, náměstek ministra – ředitel sekce ochrany přírody a krajiny, RNDr. František Pelc
17. Občanské sdružení Děti Země – Klub za udržitelnou dopravu,
18. Česká společnost ornitologická,
19. Valná hromada Mikroregionu Strážnicko.

### **III. Hodnocení záměru**

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

Uvažovaný záměr byl v rámci procesu dle zákona č. 100/2001 Sb., v platném znění posouzen ze všech podstatných hledisek.

Z hlediska posuzovaných vlivů je patrné, že nejvýznamnější vlivy z hlediska velikosti a významnosti lze očekávat zejména v oblasti vlivů na přírodní složky ekosystémů, zejména ve vztahu k vlivům na oblast Natura 2000 a vlivů na obyvatelstvo (zejména z hlediska hlukové zátěže).

Během procesu dle zákona byly shromážděny všechny známé skutečnosti o reálných a potenciálních dopadech uvažovaného záměru.

Z hlediska vlivů na ostatní složky životního prostředí lze záměr označit z hlediska velikosti vlivů za malý až středně velký, z hlediska významnosti vlivů za málo významný.

Přeshraniční vlivy ve spojitosti s uvažovaným záměrem nenastávají.

Z provedeného posouzení vlivů záměru na evropsky významné lokality (dále jen „EVL“) a ptačí oblasti (dále jen „PO“) vyplývá, že předložený záměr „Rychlostní silnice R55, stavba 5511 Bzenec přívoz - Rohatec" ***má v povrchové variantě významný negativní vliv*** (resp. negativní vliv dle odst. 9 §45i zákona č. 114/1992 Sb.) na PO Bzenecká Doubrava a EVL Váté písky.

Pro tunelovou variantu nelze do doby, než bude vyloučen významný negativní vliv bezprostředně navazujících záměrů (tedy úseku R5510 a navýšení dopravních intenzit na silnici Bzenec-Strážnice), **vyloučit, že vlivy záměru v tunelové variantě mohou být kumulací s dalšími vlivy navazujících dopravních staveb zhoršeny až na úroveň významných negativních vlivů.**

Pro povrchovou variantu záměru je konstatován významný negativní vliv na lelka lesního a skřivana lesního (PO Bzenecká Doubrava - Strážnické Pomoraví) a typ evropského stanoviště 2330 - Otevřené trávníky kontinentálních dun s paličkovcem (*Corynephorus*) a psinečkem (*Agrostis*) a 6260\* - Panonské písčité stepi (EVL Váté písky).

Dále je konstatován mírně negativní vliv povrchové varianty na strakapouda prostředního, strakapouda jižního a motáka pochopa v PO Bzenecká Doubrava - Strážnické Pomoraví a typ evropského stanoviště 2330 v EVL Bzenecká střelnice.

Tunelová varianta sama o sobě má mírně negativní vliv na lelka lesního, skřivana lesního, strakapouda prostředního, strakapouda jižního a motáka pochopa (PO Bzenecká Doubrava - Strážnické Pomoraví) a typy evropských stanovišť 2330 - Otevřené trávníky kontinentálních dun s paličkovcem (*Corynephorus*) a psinečkem (*Agrostis*) a 6260\* - Panonské písčité stepi (EVL Váté písky). Kumulací s vlivy navazujících dopravních staveb (úsek R5510 a navýšení dopravních intenzit na silnici Bzenec - Strážnice) jsou však vlivy, pravděpodobně především na lelka lesního zhoršeny až na úroveň významného negativního vlivu. Dále má záměr mírně negativní vliv na typ evropského stanoviště 2330 v EVL Bzenecká střelnice.

Při zhodnocení všech prostorových vlivů a faktorů lze konstatovat, že z hlediska vlivů na životní prostředí je záměr akceptovatelný v tunelové variantě za předpokladu realizace navržených opatření k ochraně životního prostředí a veřejného zdraví.

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

Svým rozsahem a budoucím využitím se jedná o zásadní liniovou novostavbu nadregionálního významu. Její realizace bude navazovat na ostatní stavby v rámci celé trasy rychlostní silnice R55 z Olomouce do Břeclavi.

Vedení **varianty Nulové** vychází z předpokladu, že budou realizovány všechny předcházející stavby až po stavbu 5510 Bzenec – Bzenec Přívoz. Doprava plynoucí po R55 ve směru od Uherského Hradiště bude na MÚK Bzenec Přívoz ze stavby 5510 svedena na stávající komunikaci II/426, po níž bude pokračovat přes Bzenec Přívoz do Strážnice. Z centra Strážnice bude doprava dále vedena po stávající silnici I/55 intravilánem Petrova směrem k Rohatci a dále po stávající silnici I/55 provozované v polovičním profilu (případně po již dokončené rychlostní silnici R55 v úseku Rohatec – Lužice, resp. Břeclav). Součástí varianty Nulové jsou také další důležité komunikace v území, především silnice I/70H propojující stávající silnici I/55 směrem na Slovensko na Skalici, silnice I/70 spojující stávající silnici I/55 se Sudoměřicemi a část silnice I/55 vycházející ze Strážnice na Veselí n. M. Posuzovány byly tyto úseky ovšem pouze v případě, že se na nich liší dopravní zátěž mezi nulovou a aktivními variantami.

#### **varianta Povrchová**

Posuzovaná stavba rychlostní silnice R55 v úseku 5511 Bzenec Přívoz – Rohatec ve variantě Povrchové začíná v km 32,850 těsně před křížením se silnicí II/426 propojující Bzenec se Strážnicí. Křížení rychlostní silnice je realizováno v km 33,181 prostřednictvím MÚK Bzenec Přívoz. Křižovatka je navržena jako deltovitá, kdy rychlostní silnice prochází přes silnici II/426 v nadjezdu po mostním objektu o třech polích (20+28+20 m).

Od MÚK Bzenec Přívoz pokračuje rychlostní silnice střídavě v mírných násypech a zářezích směrem k jihozápadu. Přibližně od km 34,600 je trasa posuzované silnice vedena v souběhu s NPP Váté písky (vzdálenost od její hranice je cca 50 m) a tratí ČD č. 330 Břeclav – Přerov ve vzdálenosti cca 100 m. V souběhu s národní přírodní památkou pokračuje trasa rychlostní silnice až do km 40,000 (konec zvláště chráněného území). Od železniční trati se rychlostní silnice postupně odklání v km 40,400.

K zajištění migrační prostupnosti území pro živočichy je v km 34,770 navržen ekomost pro přechod zvěře přes těleso R55, celkové šířky 45 m (šířka migračního profilu je 30 m).

Rychlostní silnice R55 dále prochází napříč osídleným údolím Ratíškovického potoka (lokality Soboňky). Zde bude nutná demolice dvou rodinných domků. Po mostním objektu o třech polích (3x10 m) zde rychlostní silnice překlene postupně místní komunikaci (km 40,581) a Ratíškovický potok.

Přibližně od km 40,700 rychlostní silnice přechází do výrazného, asi 9 m hlubokého, zářezu, aby mohla projít nejprve v podjezdu přeloženou železniční vlečku do Dubňan (km 41,790) a poté v podjezdu přeložku silnice III/4258 Ratíškovice – Rohatec-Kolonie v délce 190 m.

V závěrečném úseku prochází rychlostní silnice R55 napříč mělkým údolím potoka Járek, na němž je situována soustava drobných průtočných rybníčků Roztrhánky. Rychlostní silnice R55 prochází napříč údolím po mostním objektu o třech polích (3x10 m), přičemž do středního pole (km 42,757) je přeložen potok Járek.

Před ukončením trasy je v km 43,127 situována MÚK Rohatec. Tato třípaprsková křižovatka tvaru „T“ zajišťuje napojení rychlostní silnice R55 na stávající silnici I/55.

Posuzovaná stavba 5511 Bzenec Přívoz – Rohatec je ukončena v km 43,600 napojením na stávající silnici I/55 (R55), již přebudovanou na čtyřpruhové uspořádání. Celková délka řešeného úseku rychlostní silnice je 10,750 km.

S ohledem na zachování přístupnosti do krajiny jsou v rámci posuzované stavby 5511 navrženy také přeložky lesních a polních cest. Rychlostní silnice R55 bude vedena v nadjezdu přeložených lesních cest v km 34,036, 36,504 a 37,549. Vzhledem k potřebě zachovat přístup do zástavby v lokalitě Soboňky bude přeložena také lesní cesta v km 40,430 – 40,500 vpravo ve směru staničení od trasy R55. Lesní cesty vlevo od trasy R55 v km 41,270 – 41,820 a v km 41,820 – 42,250 budou rovněž přeloženy tak, aby bylo zachováno jejich napojení na stávající silnici III/4258.

Realizace záměru si vyžádá rovněž přeložky a úpravy koryt obou křížených vodotečí (Ratíškovický potok a Járek) a obtoku rybníční soustavy Soboňky.

### **varianta Tunelová**

Posuzovaná stavba ve variantě Tunelové začíná shodně s variantou Povrchovou, tj. v km 32,850 těsně před křížením se silnicí II/426, která propojuje Bzenec se Strážnicí. Křížení rychlostní silnice je realizováno v km 33,181 prostřednictvím MÚK Bzenec Přívoz v totožném technickém řešení, jak je tomu v případě varianty Povrchové.

Od MÚK Bzenec Přívoz vede trasa rychlostní silnice směrem k jihozápadu paralelně s variantou Povrchovou, avšak je o 100 m odsunuta k severozápadu (tj. směrem do Bzenecké Doubravy, od železniční trati).

V km 33,600 trasa R55 vchází do prvního tunelového úseku. Tunel Bzenecký o celkové délce 6,8 km je navržen v kategorii T7,5/80. Jedná se o hloubený tunel, jehož niveleta bude 10 m pod upraveným terénem. Vzhledem k tomu, že trasa R55 prochází mírně zvlněným terénem, niveleta komunikace se bude místy nacházet v menší hloubce. V těchto úsecích bude tunel přesypán zeminou o konstantní mocnosti 1,2 m.

Odvětrávání tunelu je navrženo pomocí dvou ventilačních šachet umístěných na každé straně 100 m od portálu tunelu, přičemž každé z nich bude zajišťovat odvod emisí z jedné poloviny tunelu. Součástí vybavení tunelu je také osvětlení. Osvětleny budou rovněž prostory před portály. Obslužná komunikace (zpevněná šterkem) tunelu je vedena po povrchu nad tunelem.

Před vstupním portálem bude u vjezdu do tunelu směr Břeclav nezbytné vybudovat plochu pro vyhrnutí sněhu při zimní údržbě (cca 20x40 m). U výjezdu z tunelu směr Bzenec bude nezbytné vybudovat plochu pro přistávání vrtulníku (cca 30x30 m) a odstavnou plochu (cca 20x20 m).

Přibližně od km 34,600 je trasa posuzované silnice vedena v souběhu s NPP Váté písky (vzdálenost osy komunikace od její hranice je min. 170 m) a tratí ČD č. 330 Břeclav – Přerov ve vzdálenosti min. 220m. V souběhu s NPP Váté písky pokračuje trasa rychlostní silnice až do km 40,000 (konec vymezení zvláště chráněného území).

Trasa rychlostní silnice je vedena v tunelu až do km 40,400, kde se dostává na násyp a v nezakrytém úseku dlouhém 425 m prochází napříč osídleným údolím Ratíškovického potoka (lokalita Soboňky). U portálu tunelu jsou po obou stranách situovány odstavné plochy, ve směru staničení vpravo se pak nachází stanice hasičského záchranného sboru.

Varianta Tunelová prochází napříč údolím oproti variantě Povrchové blíže k trati a vyžádá si demolice také dvou rodinných domů. Po mostním objektu (km 40,578) zde rychlostní silnice překlene postupně místní komunikaci a Ratíškovický potok.

Do druhého tunelového úseku se trasa R55 dostává v km 40,825. Tunel Rohatecký o celkové délce 1,575 km je navržen v totožné kategorii i celkové koncepci jako Tunel Bzenecký s tím rozdílem, že niveleta tunelu Rohateckého je umístěna cca 8 m pod upravený terén. Odlišný je rovněž způsob odvětrávání. U vstupního portálu budou po obou stranách rovněž situovány odstavné plochy.

V km 41,790 trasa R55 vedená v Rohateckém tunelu podchází od severozápadu přicházející železniční vlečku do Dubňan a silnici III/4258 Ratíškovice – Rohatec-kolonie. Obě křížené spojnice budou po výstavbě tunelu přeloženy do původní polohy.

Tunel Rohatecký je ukončen v km 42,400. U výjezdu z tunelu směr Břeclav bude nezbytné vybudovat plochu pro vyhrnutí sněhu při zimní údržbě (cca 20x40 m) a plochu pro přistávání vrtulníku (cca 30x30 m). Plochu pro vyhrnutí sněhu při zimní údržbě (cca 20x40 m) bude rovněž potřeba vybudovat na vjezdu do Tunelu Rohatecký směr Bzenec.

Trasa R55 po výstupu z tunelu pokračuje v nezakrytém profilu až do konce trasy. Trasa R55 prochází napříč údolím potoku Járek (křížen po mostním objektu v km 42,757) se soustavou drobných rybníčků Roztrhánky.

Křížení se stávající silnicí I/55 je realizováno v km 43,127 pomocí MÚK Rohatec v totožném technickém řešení jako u varianty Povrchové. Shodné je také ukončení řešené stavby 5511 napojením na stávající silnici I/55 (R55), již přebudovanou na čtyřpruhové uspořádání. Celková délka řešeného úseku rychlostní silnice je 10,750 km.

Rozsah přeložek stávající cestní sítě bude svým rozsahem odpovídat variantě Povrchové s tím rozdílem, že lesní cesty, u nichž se přeložky primárně nepředpokládají, bude možné, vzhledem k podpovrchovému vedení trasy R55, obnovit.

Součástí technického řešení ve variantě Tunelové (jedná se o zmírňující opatření) je vykácení pásu lesa o šířce 150 m podél posuzované trasy v km 33,181 – 41,830. Tento pás bude i po zprovoznění rychlostní silnice R55 v úseku Bzenec Přívoz – Rohatec udržován jako bezlesý.

Je však nutné podotknout, že tato varianta může ohrozit hladiny podzemních vod v širším okolí územní nivy řeky Moravy, znamená také nutnost odčerpávání vody ze stavební jámy, protože část tunelu povede pod hladinou podzemní vody, bude nutné značné množství elektrické energie pro zajištění nepřetržitého odvětrávání a osvětlení.

Technické řešení záměru, s ohledem na dosažený stupeň poznání pokud jde o znečišťování životního prostředí, je dostatečně popsáno a odpovídá, při respektování navržených opatření, požadavkům legislativních předpisů, technických norem k ochraně životního prostředí a veřejného zdraví. Pokud jde o minimalizaci znečišťování životního prostředí, lze konstatovat, že je navržena nejlepší dostupná technologie.

***Návrh opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů záměru na životní prostředí, včetně všech povinností a podmínek pro sledování a rozbor vlivů na životní prostředí:***

Relevantní opatření k ochraně životního prostředí a veřejného zdraví vyplývající z posuzování vlivů podle zákona ve znění pozdějších předpisů, jsou specifikována jako podmínky tohoto stanoviska k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí pro fázi přípravy, realizace a provozu záměru.

Vzhledem k charakteru záměru a jeho lokalizaci je třeba za zásadní opatření považovat zejména opatření k ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací a opatření k ochraně vod a přírody.

***Pořadí variant z hlediska vlivů na životní prostředí navržené zpracovatelem posudku:***

Posuzovaný záměr „Rychlostní silnice R55, stavba 5511 Bzenec Přívoz – Rohatec“ byl předložen ve dvou aktivních variantách – varianta Povrchová a varianta Tunelová. Jako referenční byla posouzena varianta Nulová, tedy nerealizace hodnoceného úseku rychlostní silnice R55.

Porovnání variant řešení záměru bylo provedeno souhrnně na základě vyhodnocení uvedeného v dokumentaci. Varianta Nulová byla vyhodnocena jako fakticky možná situace, ke které by došlo, pokud by nebyl posuzovaný úsek rychlostní silnice R55 realizován.

Z hodnocení a porovnání variant je patrné, že nerealizace záměru – varianta Nulová, který již dnes značně zatěžuje životní prostředí, by mělo mnohem větší negativní dopady na životní prostředí řešeného území, než pokud dojde k realizaci rychlostní silnice R55 v některé z aktivních variant.

Vlivy varianty Povrchové a varianty Tunelové na životní prostředí vychází v rámci jednotlivých charakteristik srovnatelně, s podstatným rozdílem u vlivů na faunu, flóru a ekosystémy a na environmentální charakteristiky (Natura 2000) v území.

U varianty Tunelové přispěje k významné minimalizaci negativních vlivů na faunu, flóru a ekosystémy a tím také na předměty ochrany soustavy Natura 2000, zejména její tunelový úsek, který činí 78% z celkové délky stavby.

Z porovnání variant na základě komplexního vyhodnocení vychází jako nejvhodnější pro další projektovou přípravu varianta Tunelová.

***Vypořádání vyjádření k dokumentaci:***

K dokumentaci bylo doručeno Ministerstvu životního prostředí celkem 14 vyjádření (12 vyjádření dotčených správních úřadů a 2 vyjádření veřejnosti).

Veškerá vypořádání připomínek vzešlých z obdržených vyjádření jsou komentována v příslušné části posudku a všechny oprávněné požadavky vyplývající z těchto vyjádření byly buď zpracovatelem posudku odpovídajícím způsobem komentovány, respektive ve formě podmínek navrženy do stanoviska příslušnému úřadu.

#### ***Vypořádání vyjádření k posudku:***

K posudku bylo doručeno Ministerstvu životního prostředí celkem 12 vyjádření (10 vyjádření dotčených správních úřadů a 2 vyjádření veřejnosti). Všechna vyjádření jsou zpracovatelem posudku dále ve stanovisku vypořádána.

#### **1. Městský úřad Kyjov, č. j.: OŽP/20575/10270/2010 501-v ze dne 1. 6. 2010**

Obsah vyjádření

K posudku nemá připomínky.

#### ***Stanovisko zpracovatele posudku***

*Vzhledem k obsahu je vyjádření ponecháno bez komentáře.*

#### **2. Krajský úřad Jihomoravského kraje, odbor životního prostředí, č. j.: JMK 85810/2010 ze dne 14. 6. 2010**

Obsah vyjádření

- Z hlediska ochrany vod je věcně a místně příslušným úřadem k vyjádření Městský úřad Kyjov, odbor životního prostředí a Městský úřad Hodonín, odbor životního prostředí.

- Z hlediska zákona o odpadech, o ochraně zemědělského půdního fondu (dále jen „ZPF“), o lesích, o ochraně a využití nerostného bohatství nemá připomínek.

- Z hlediska zákona o ochraně ovzduší se jako nejvhodnější jeví varianta tunelová. Při předpokládaném nárůstu dopravy dojde k mírnému navýšení emisí, ale současně k lepšímu imisnímu rozdělení podél nové trasy. Nerealizování záměru by mělo mnohem větší negativní dopad na životní prostředí.

- Z hlediska zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů:

Jak je uvedeno v posudku na str. 132, vydal Krajský úřad Jihomoravského kraje, dne 2. 11. 2009, k dokumentaci EIA vyjádření, v němž konstatuje, že závěry autorizovaného posouzení plně akceptuje a záměr Rychlostní komunikace - stavba 5511 Bzenec Přívoz - Rohatec ve variantě Tunelové považuje za přijatelný s tím, že její negativní vliv na soustavu Natura 2000 byl prokazatelně vyloučen. Rovněž vliv záměru na ostatní přírodní hodnoty daného území, zejména na faunu, flóru, ekosystémy a krajinu se v případě tunelové varianty jeví jako nejšetrnější a z hlediska ochrany přírody přijatelný za předpokladu, že budou realizována navržená zmírňující a kompenzační opatření.

Na základě dokumentace, vyjádření dotčených správních orgánů a posudku byl výše uvedený záměr shledán jako akceptovatelný v tunelové variantě. Uvedené řešení výrazně eliminuje vliv na ptačí oblast Bzenecká Doubrava a Strážnické Pomoraví a na zvláště chráněné druhy rostlin a živočichů. Správní orgán se domnívá, že z předložených alternativ je tunelová varianta hodnoceného záměru jediným přijatelným řešením z hlediska ochrany přírody. Se závěry předloženého posudku se zdejší orgán zcela ztotožňuje a nemá k němu dalších připomínek.

- Odbor kultury a památkové péče a Odbor regionálního rozvoje nemá k předloženému posudku připomínky.

- Odbor dopravy k posudku opětovně podotýká, že nulová varianta je definovaná tak, že by pro dálkový a mezinárodní provoz byly systémově využívány silnice II. třídy. Toto ovšem podle Odboru dopravy není možné. Varianta si podle Odboru dopravy vynucuje náročné technické úpravy stávajících komunikací (zřejmě vč. demolic) a jejich převod do silnic I. tříd.

- Odbor územního plánování a stavebního řádu:

Území dotčené posuzovaným záměrem je součástí území řešeného Územním plánem velkého územního celku (dále jen „ÚPN VÚC“) okresu Hodonín, který byl schválen Usnesením vlády ČR č. 187 dne 19. 3. 1998. Varianta Povrchová není v rozporu s tím, co se dle § 187 odst. 7 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu, ve znění pozdějších předpisů (stavební zákon), považuje za závaznou část ÚPN VÚC okresu Hodonín. Vymezené plochy pro silnici R55 včetně křižovatek a přivaděčů jsou součástí závazné části ÚPN VÚC okresu Hodonín a stavby funkčně související s realizací záměrů jsou zařazeny jako veřejně prospěšné.

Varianta Tunelová je oproti variantě Povrchové odsunuta od železniční trati o cca 100 m k severozápadu. Vzhledem ke skutečnosti, že ÚPN VÚC okresu Hodonín má vymezenou pouze trasu silnice R55, nikoliv koridor pro umístění komunikace, není tento záměr v souladu s tím, co se dle § 187 odst. 7 stavebního zákona považuje za závaznou část ÚPN VÚC okresu Hodonín.

Z hlediska územních plánů jednotlivých obcí upozorňuje, že obě varianty záměru se dotýkají správních území obce Rohatec, města Vracov a města Bzenec. Varianta Povrchová je v souladu se zásadami uspořádání dopravy obsaženými v jednotlivých platných územních plánech. Ve všech územních plánech je silnice R55 součástí závazné části a stavba silnice je zařazena mezi veřejně prospěšné stavby.

Varianta Tunelová je oproti variantě Povrchové odsunuta o cca 100 m k severozápadu. Tímto odsunutím se trasa záměru dostala mimo plochy dopravy vymezené v jednotlivých územních plánech pro silnici R55 do převážně nezastavěného území, varianta tedy svým umístěním není v souladu s jednotlivými územními plány. Dodáváme, že také tato varianta je v souladu se zásadami uspořádání dopravy, urbanistická koncepce navržená v jednotlivých územních plánech by případným výběrem této varianty nebyla narušena.

K návrhu územně plánovacích opatření uvedených v předloženém posudku pod bodem 34 uvádíme, že v pořizovaných Zásadách územního rozvoje Jihomoravského kraje jsou obě aktivní posuzované varianty zohledněny.

Krajský úřad Jihomoravského kraje jako dotčený správní úřad vydává na základě výše uvedených skutečností a ve smyslu ustanovení § 9 odst. 8 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů toto vyjádření: Krajský úřad Jihomoravského kraje nemá k předloženému posudku žádné připomínky.

#### Stanovisko zpracovatele posudku

*Ve vyjádření není žádná připomínka, kterou by bylo potřeba vypořádat.*

**3. Krajská hygienická stanice Jihomoravského kraje se sídlem v Brně,**  
č. j.: 7138/2009/HO/HOK (k podání BM/22443/2010/HO/HOK) ze dne 24. 5. 2010

Obsah vyjádření

S obsahem posudku k dokumentaci záměru „Rychlostní silnice R55 Stavba 5511 Bzenec Přívoz – Rohatec“ souhlasí.

S ohledem na nutnost realizace jednotlivých staveb rychlostní komunikace R 55 na území okresu Hodonín v co nejkratším časovém horizontu KHS Jmk ve výše uvedeném vyjádření odkázala na svoji žádost ze dne 11. 6. 2008 (číslo jednací 1576/2008/HO/HOK, číslo

dokumentu HO/19271/2008/HOK) adresovanou MŽP ČR, jako ústřednímu orgánu státní správy a orgánu vrchního dozoru ve věcech životního prostředí, o podporu resp. o zohlednění skutečností souvisejících s ochranou veřejného zdraví v návaznosti na přípravu realizace rychlostní silnice R 55 v úseku Moravský Písek - Rohatec.

Stanovisko zpracovatele posudku

*Bez nutnosti vypořádání. Všechny připomínky Krajské hygienické stanice Jihomoravského kraje jsou zahrnuty do podmínek souhlasného stanoviska EIA.*

**4. Česká inspekce životního prostředí, oblastní inspektorát Brno, č. j.: ČIŽP/47/IPP/0918081 005/10/BLV ze dne 31. 5. 2010**

Obsah vyjádření

Trvá na stanovisku ČIŽP/47/IPP/0918081003/10/BLV z 23. 10. 2009, t.j. uvedený záměr a realizace nesmí ohrozit zdroje pitné vody v dané oblasti, musí být dodrženy podmínky stanovené pro CHOPAV Morava dle NV č.85/1981 Sb.

Stanovisko zpracovatele posudku

*Bez nutnosti vypořádání, podmínky budou dodrženy.*

**5. Ředitelství silnic a dálnic ČR, závod Brno, č.j.: 4276/10-22012 ze dne 17. 6. 2010**

Obsah vyjádření

- Poslední větu podmínky č. 2 žádáme vypustit, neboť bude ošetřeno podmínkou č. 1 stanoviska.

Stanovisko zpracovatele posudku

*Nebylo respektováno, věta upřesňuje konkretizaci protihlukových opatření.*

- Upravit podmínku č. 14: Vypracovat podrobný geotechnický průzkum a provést hydrogeologicky vybavené průzkumné vrty, které zabrání přerušení hladiny podzemní vody při budování zářezů.

Stanovisko zpracovatele posudku

*U této podmínky konkrétní opatření předchází vlastní průzkum, proto byla podmínka upravena následovně:*

***Vypracovat podrobný geotechnický průzkum, jehož součástí bude podrobný hydrogeologický průzkum, který bude přesně specifikovat opatření pro snížení vlivů na hladiny podzemní vody při budování zářezů.***

- Upravit podmínku č. 43: Primární terénní práce (zásah do hnízdního biotopu ptáků) je tedy nutno v terénu provést cca od 15. září do 15. března, ostatní období v roce je považováno za hnízdní období. Tento požadavek je v rozporu s bodem 7. Podmínek NATURA, kde je uvedeno období hnízdění od dubna do července. Žádáme tedy data v této podmínce opravit dle podmínky NATURA.

Stanovisko zpracovatele posudku

*Zde se jedná o různé práce – „Primární terénní práce“ a „hlavní část prací“ a různé druhy živočichů – v podmínkách EIA jde o ochranu všech druhů ptáků obecně, v podmínkách Natura o cílové druhy, tedy o lelka lesního a skřivana lesního. Tuto změnu podmínky nelze proto respektovat.*

- Upravit podmínku č. 56: Světelné zdroje použít na bázi HSE s minimální emisí UV spektra a s barvou světla charakteru "oranžová-žlutá". Žádáme vypustit, nebo doplnit tak, aby požadované neohrozilo bezpečnost silničního provozu.

Stanovisko zpracovatele posudku

*Podmínka doplněna následovně:*

**Světelné zdroje použít na bázi HSE s minimální emisí UV spektra a s barvou světla charakteru "oranžová-žlutá" tak, aby nedošlo k ohrožení bezpečnost silničního provozu.**

- Upravit podmínku č. 57: Provést monitoring, který v maximální možné míře objasní např. tahové cesty, preferovaná loviště, hnízdiště, místa odpočinku, rizikové situace na stávajících komunikacích a další ekologické a etologické charakteristiky jedinců a tím i velké části sledované populace. Pro potřebnou reprezentativnost výsledků je nutné zvolit dostatečně dlouhé monitorovací období (min. 3 – 4 roky) a dostatečně přesnou monitorovací metodu (např. telemetrický monitoring), přičemž pozorování a vyhodnocování musí provádět odborník na daný druh. Požadovaný monitoring by měla mít provedený Česká společnost ornitologická od doby, kdy byla oblast vyhlášena NATUROU 2000. Investor nemůže suplovat a financovat práci, která náleží do kompetencí někoho jiného. Tato podmínka je dále, byť více rozvedená, v podmínce (č.1) NATURA, kde ji požadujeme změnit. Zde ji z výše uvedeného důvodu požadujeme zcela vypustit.

Stanovisko zpracovatele posudku

*Podmínka zůstala součástí pouze podmínek Natura.*

- U podmínek NATURA upozorňujeme na chybné číslování odstavců.

Stanovisko zpracovatele posudku

*Opraveno.*

- K podmínce č. 1 NATURA se ŘSD, závod Brno vyjádřilo v předchozím bodě a žádá tuto podmínku upravit následovně: ČSO předá investorovi monitoring letových cest zvláště chráněných druhů, loviště, hnízdiště apod. ŘSD pak ve spolupráci s odborníky zajistí model, který bude detailně kvantifikovat možné střety. Z uvedeného monitoringu sice nebude možné vytvořit přesný model, který by detailně kvantifikoval např. úmrtnost u daného tunelového portálu ještě před jeho realizací, bude z něj však možné zjistit míru pravděpodobnosti, že ke střetům bude v daném území docházet.

Stanovisko zpracovatele posudku

*Nelze podmínku změnit, protože v procesu posuzování vlivů na životní prostředí nelze ukládat podmínky jiným subjektům než oznamovateli záměru.*

- K podmínce č. 6 NATURA: Vzhledem ke zvýšení imisní zátěže, podílet se např. finančně na provádění managementových opatřeních v EVL Váté písky (nebude-li dostatečné „odstínění“ emisí, jak je uvedeno v bodu 3. - pro věrohodné ověření skutečného „podílu“ na imisním pozadí doporučujeme provést referenční měření před zahájením provozu).

ŘSD sděluje, že žádá tuto podmínku vypustit, neboť provozem v tunelu nedojde ke zvýšení imisní zátěže.

Stanovisko zpracovatele posudku

*V současné době není technicky detailně objasněno větrání tunelu, takže tento požadavek nebylo možno respektovat.*

Souhrnné poznámky k podmínkám stanoviska:

- ŘSD nemůže zajišťovat dlouhodobou údržbu požadovaných kompenzačních opatření. Je potřeba stanovit budoucího majetkového správce.
- ŘSD nemůže suplovat funkci Agentury ochrany přírody a krajiny ČR.
- Plochy, které nebudou zahrnuty v trvalém záboru stavby, nemohou být osazovány bez souhlasu budoucího vlastníka.

Stanovisko zpracovatele posudku

*Podmínky souhlasného stanoviska lze ukládat pouze oznamovateli a oznamovatel je musí zajistit, samozřejmě např. prostřednictvím specializované společnosti.*

6. **MŽP, odbor ochrany ovzduší**, č. j.: 38958/ENV/10 ze dne 27. 5. 2010

Obsah vyjádření

K posudku nevznáší žádné připomínky. Z pohledu kvality ovzduší jsou akceptovatelné obě dvě navržené varianty (povrchová a tunelová).

Stanovisko zpracovatele posudku

*Vzhledem k obsahu je vyjádření ponecháno bez komentáře.*

7. **MŽP, odbor ochrany vod**, č. j.: 38958/ENV/10 ze dne 18. 5. 2010

Obsah vyjádření

V předloženém materiálu jsou respektovány požadavky na ochranu vod, které odbor požadoval u vyjádření k dokumentaci a se záměrem souhlasí.

Stanovisko zpracovatele posudku

*Vzhledem k obsahu je vyjádření ponecháno bez komentáře.*

8. **MŽP, odbor péče o národní parky**, č. j.: 38958/ENV/10 ze dne 4. 6. 2010

Obsah vyjádření

Odbor má připomínky k bodovému hodnocení variant z hlediska rozsahu odlesnění, záborů půd a vlivů na vody a pohledu ochrany stávajících lesních ekosystémů mírně preferuje variantu povrchovou.

Stanovisko zpracovatele posudku

*Veškeré uvedené nesrovnalosti jsou způsobeny nutností vytvoření rozsáhlé plochy bezlesí jako klíčového kompenzačního opatření pro oblast ochrany přírody, které je zároveň limitující podmínkou realizace.*

9. **MŽP, odbor mezinárodní ochrany biodiverzity**, č.j.: 46194/ENV/10 ze dne 22. 6. 2010

Obsah vyjádření

Odbor má několik závažných připomínek k „naturovému“ posudku EIA zpracovanému Mgr. Ondřejem Volfem v březnu 2010:

- 1) Požaduje v příslušném opatření (v návrhu stanoviska EIA v naturovém posudku pod bodem č. 8) zdůraznit nutnost převzetí a hlavně doplnění informace, kterých předmětů ochrany se opatření týká.
- 2) Posudek souhlasí se způsobem vyhodnocení možné kumulace vlivů předloženého záměru a výhledového záměru průplavního spojení Dunaj – Odra – Labe (dále jen „D-O-L“) s tím, že pro obecnost druhého jmenovaného záměru nelze prakticky kumulativní vliv hodnotit. Autor vyjádření upozorňuje, že v případě návrhu celostátní koncepce územního plánování, kterou byla Politika Územního rozvoje ČR 2008, projekt průplavu D-O-L vyhodnocen byl, ačkoli se v tomto případě jednalo o „záměr“ v mnohem menším měřítku. V tomto spatřujeme podstatný nesoulad obou hodnocení.
- 3) Závěry „naturového“ posudku nejsou zcela jednoznačné a lze je interpretovat dvěma zcela opačnými způsoby, což dokládá i způsob jejich převzetí do posudku EIA a návrh

souhlasného stanoviska EIA. „Naturový“ posudek upozorňuje na nutnost vyhodnocení dopravních intenzit na navazující komunikaci Bzenec - Strážnice a konstatuje, že do doby vyloučení významného vlivu tohoto souvisejícího „záměru“ nelze ani vyloučit kumulativní významně negativní vliv posuzovaného záměru. Tento závěr vnímáme tak, že v tomto momentě naopak není možné vydání souhlasného stanoviska EIA.

- 4) Posudek nemá větší připomínky k navrženým zmírňujícím opatřením v dokumentaci EIA, s čímž nelze zcela souhlasit. Opatření v bodě č. 7 (během realizace stavby v době hnízdění kontrolovat místa pohybu mechanizace na výskyt snůšek...) je v protikladu s tím, co bylo řečeno v předchozím textu posudku a co je posudkem doplněno jako zmírňující opatření, tedy s vyloučením výstavby právě v období hnízdění.

#### Stanovisko zpracovatele posudku

- 1) *Opatření doplněno.*
- 2) *V rámci celostátní koncepce se uváděné stavby posuzují ve velmi obecné poloze nejen vzhledem k tomu, že se jedná rozsahem o území celé republiky, ale i vzhledem k tomu, že posuzovaným objektem („záměrem“) nejsou jednotlivé stavby, ale v podstatě celá koncepce. Jedná se o posouzení SEA, které má jiné metodické přístupy než projektová EIA, která jde do podstatně větší hloubky a vyžaduje mnohem větší konkretizaci záměru (která u záměru D-O-L nebyla k dispozici) a zároveň i „blížkost“ realizace z hlediska času.*
- 3) *Závěry „naturového“ posudku nelze interpretovat dvěma zcela opačnými způsoby. Závěr: „Pro tunelovou variantu nelze do doby, než bude vyloučen významný negativní vliv bezprostředně navazujících záměrů (tedy úseku R5510 a navýšení dopravních intenzit na silnici Bzenec-Strážnice), vyloučit, že vlivy záměru v tunelové variantě mohou být kumulací s dalšími vlivy navazujících dopravních staveb zhoršeny až na úroveň významných negativních vlivů.“ lze interpretovat pouze tak, že do doby než budou vyloučeny významné negativní vlivy dvou navazujících záměrů nelze vyloučit významný negativní vliv. Od doby, kdy tyto významné negativní vlivy vyloučeny budou, lze vyloučit významný negativní vliv uvažovaného záměru. Sporné může být pouze to, zda je možné vydání souhlasného stanoviska EIA.*

*K tomu je nutné uvést následující skutečnosti:*

- a) *Úsek R5510 byl Naturově již posouzen v rámci záměru R55 Moravský Písek – Rohatec a byly zde vyloučeny významné negativní vlivy. Pokud bude stavba R5510 realizována tak, jak je deklarována v tomto naturovém hodnocení, pak je toto platné a je splněn 1. požadavek na vyloučení významného negativního vlivu bezprostředně navazujících záměrů.*
- b) *Bezprostředně navazující záměr „Navýšení dopravních intenzit na silnici Bzenec-Strážnice“ není „záměrem“ ve smyslu § 45h zákona č. 114/1992 Sb., kde je jednoznačný odkaz na zákon č. 100/2001 Sb., který se týká pouze uvažovaných záměrů, případně uvažovaných změn stávajících záměrů.*
  - *Silnice Bzenec – Strážnice č. II/426 byla vybudována na základě územního rozhodnutí a stavebního povolení vydaného před začátkem platnosti zákonů o posuzování vlivů na životní prostředí a posuzování vlivů na oblasti Natura, a proto se uvedená posuzování dle aktuálně platné legislativy neprovádějí.*
  - *„Navýšení dopravních intenzit“ na této silnici žádný investor v současné době neuvažuje realizovat a není součástí záměru R5511. Podle modelu intenzit dopravy zpracovaného autorizovanou*

společností (ADIAS s.r.o. - viz dokumentace EIA) se v roce 2008 po této silnici pohybovalo 7 770 (z toho 2 830 nákladních) vozidel za 24 hodin, v případě pokračování stávajícího stavu dojde např. v roce 2020 k nárůstu na 9 260 (z toho 3 130 nákladních) vozidel v souvislosti s přirozeným nárůstem intenzit dopravy. Pokud bude realizován posuzovaný záměr, pak na této silnici dojde k roku 2020 ke **snížení intenzit na 3 710 (z toho 1 140 nákladních) vozidel za 24 hodin. Model tedy předpokládá snížení intenzit dopravy na méně než 50 % oproti stávajícímu stavu.** Z toho lze reálně uvažovat, že dojde i k významnému snížení vlivů jak na životní prostředí, tak na oblast Natura.

- Volf, 2010 v „*naturovém*“ posudku na str. 23 píše: „Navíc **nebylo zhodnoceno, jak se změní provoz na silnici Bzenec - Strážnice. Neproběhla analýza, zda nedojde k výraznému nárůstu dopravy směřující do obcí Bzenec a Strážnice z dálkových destinací. Nebyl vyloučen předpoklad, že vozidla nebudou využívat MUK Bzenec-Prívos a následně silnici Bzenec - Strážnice, která dosud sloužila spíše k místní přepravě.**“ – Toto tvrzení není podloženo žádným dopravním modelem ani odkazem. Naopak, jak dokladuje předchozí text, **dopravní intenzity byly zhodnoceny a proběhla analýza.**
- Příslušný orgán ochrany přírody - Krajský úřad Jihomoravského kraje, Odbor životního prostředí ve svém vyjádření sděluje: „**Na základě dokumentace, vyjádření dotčených správních orgánů a posudku byl výše uvedený záměr shledán jako akceptovatelný v tunelové variantě. Uvedené řešení výrazně eliminuje vliv na ptáčí oblast Bzenecká Doubrava a Strážnické Pomoraví a na zvláště chráněné druhy rostlin a živočichů. Správní orgán se domnívá, že z předložených alternativ je tunelová varianta hodnoceného záměru jediným přijatelným řešením z hlediska ochrany přírody. Se závěry předloženého posudku se zdejší orgán zcela ztotožňuje a nemá k němu dalších připomínek.**“

Závěr k tomuto bodu: *Naturový posudek podmiňuje vyloučení významných negativních vlivů uvažovaného záměru vyloučením významných negativních vlivů dvou blízkých záměrů. K prvnímu záměru je vyloučení významných negativních vlivů aktuálně k dispozici, druhý jednak není záměrem dle legislativy (proto ani nemohlo být provedeno Naturové hodnocení), jednak nenaplnuje deklarovanou charakteristiku (nepředpokládá se „navýšení dopravních intenzit“) a chybí zde pouze vyjádření orgánu ochrany přírody, které lze v tomto případě považovat za formální.*

**Za této situace se jeví vydání nesouhlasného stanoviska EIA jako nelogické.**

*Poznámka:*

- *Zpracovatel „naturového“ posudku byl zpracovateli posudku doporučen přímo náměstkem ministra - ředitelem sekce ochrany přírody a krajiny MŽP.*
- *Zpracovatel „naturového“ posudku byl o všech uvedených skutečnostech (existence posouzení Natura vylučující významné negativní vlivy záměru R5510 a faktická neexistence záměru „Navýšení dopravních intenzit na silnici Bzenec-Strážnice“) informován zpracovatelem posudku EIA před dokončením „naturového“ posudku.*

4) Tvrzení: „Opatření v bodě č. 7 (během realizace stavby v době hnízdění kontrolovat místa pohybu mechanizace na výskyt snůšek...) je v protikladu s tím, co bylo řečeno

*v předchozím textu posudku a co je posudkem doplněno jako zmírňující opatření, tedy s vyloučením výstavby právě v období hnízdění.“ je nepřesné. V „naturovém“ posudku se nepožaduje „vyloučení výstavby“, ale „aby hlavní část prací probíhala mimo období hnízdění“. Obdobně v podmínkách souhlasného stanoviska EIA je stanoveno, že: „Primární terénní práce (zásah do hnízdního biotopu ptáků) je tedy nutno v terénu provést cca od 15. září do 15. března, ostatní období v roce je považováno za hnízdní období.“ V bodě č. 7 jde ochranu před pohybem mechanizace, v ostatních bodech o hlavní část prací nebo o primární terénní práce.*

#### 10. MŽP, odbor zvláště chráněných částí přírody, č. j.: 38958/ENV/10 ze dne 21. 6. 2010

Obsah vyjádření

Odbor uplatňoval pod body 1 až 3 připomínky k dokumentaci v rámci vnitřního sdělení pana náměstka ministra ředitele sekce ochrany přírody a krajiny (interní sdělení č. j. 79127/ENV/09 ze dne 6. 11. 2009). Toto vnitřní sdělení však předložený posudek (zpracovatel RNDr. Vladimír Ludvík, březen 2010) v kapitole V. Vypořádání všech obdržených vyjádření k dokumentaci neobsahuje a není tedy jasné, jakým způsobem byly naše připomínky vypořádány.

*V úvodu vyjádření uváděné vnitřní sdělení ředitele sekce ochrany přírody a krajiny bylo předáno po termínu na vyjádření k dokumentaci a během formátování finální verze posudku bylo ztraceno. Jednalo se v něm o následující připomínky (bod 1 – 4):*

*1) Na str. 162 dokumentace v kapitole „E. Porovnání variant řešení záměru“ a také v kapitole „F. Závěr“ není dostatečně zdůrazněna zásadní skutečnost, kterou je u „Povrchové“ varianty prokázání jejího významného negativního vlivu na předměty ochrany a celistvost Ptačí oblasti Bzenecká Doubrava - Strážnické Pomoraví a předměty ochrany Evropsky významné lokality Váté písky, což je závěr přílohy „Vyhodnocení vlivu záměru na soustavu Natura 2000“, které zpracovala autorizovaná osoba (Mgr. Jiří Bakeš). Tento závěr naturového hodnocení je opět potvrzením skutečnosti, že realizace „Povrchové“ varianty R55 vedené přes PO Bzenecká Doubrava - Strážnické Pomoraví a v blízkosti EVL Váté písky není vzhledem k jejím negativním vlivům způsobeným na předměty ochrany a celistvost soustavy Natura 2000 možná, což vyplývá mj. ze zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, kdy podle § 45i nelze schválit záměr s významným negativním vlivem, existuje-li variantní řešení bez tohoto vlivu. Takovým variantním řešením je právě varianta „Tunelová“, kterou předložená dokumentace vlivů posuzuje, a u které byl na základě naturového hodnocení autorizovanou osobou vyloučen významný negativní vliv na předměty ochrany a celistvost EVL a PO. V dalších fázích procesu posuzování vlivů požadujeme respektovat a zpracovat všechna navržená zmírňující opatření vyplývající z naturového hodnocení (viz str. 78 této přílohy). Zároveň požadujeme doplnit takové opatření, které bude v maximální možné délce u nadzemních částí stavby 5511 a před vstupem do galerie u stavby 5510 požadovat instalaci takových technických opatření, která budou minimalizovat kolize projíždějících vozidel s ptáky (např. instalaci tvarovaných stěn jako se předpokládá na mostě v Soboňkách).*

*2) Předložená dokumentace vlivů včetně naturového hodnocení posuzuje pouze stavbu 5511 Bzenec Přívoz - Rohatec, avšak do PO Bzenecká Doubrava - Strážnické Pomoraví zasahuje R55 také v úseku o délce cca 3 km stavbou 5510 Bzenec - Bzenec Přívoz. Zde by však podle zpracovatele naturového hodnocení, díky aktuálnímu technickému řešení úseku 5510, které je zpracováno ve formě tzv. galerie, měla být znemožněna kolize ptáků s projíždějícími vozidly. Upozorňujeme proto, že potenciálně nejvýznamnější negativní kumulativní vliv stavby 5510 Bzenec - Bzenec Přívoz bude tedy eliminován jen za splnění podmínky, že stavba 5510 bude realizována technicky takovým způsobem, jenž zajistí, aby nedocházelo ke kolizím projíždějících vozidel s ptáky (realizace galerie).*

3) Upozorňujeme, že v příloze č. 5 dokumentace („Přehled zjištěných druhů fauny“), je v kapitole „ptáci“ uvedeno, že: „...z oblasti Vátých písků a osad Soboňky jsou použita i data z ornitologického průzkumu v roce 2005 (Poprach, 2005), doplněná o výsledky dílčích průzkumů realizovaných autorem v letech 2007 - 2008 a v polovině července 2009 v této lokalitě...“. V rámci naturového hodnocení však autor při hodnocení vlivu na lelka lesního (str. 58) a skřivana lesního (str. 62) vychází z dat z roku 2004 (dle Šimeček et al.).

4) Vedení posuzované liniové stavby je směřováno přes chráněné ložiskové území Vracov-lignit (č. 13860000) a částečně přes dobývací prostor Rohatec-lignit (č. 3138600). V bezprostřední blízkosti liniové stavby je řada dalších ložiskových limitů jako např. výhradní ložisko Bzenec-Vracov-šterkopísky, prognózní zdroj Bzenec-Rohatec, šterkopísky a další. Před jednoznačným určením trasy této liniové stavby proto musí být tyto střety vyřešeny. Předložená dokumentace neobsahuje stanovisko České geologické služby-Geofondu k uvedeným střetům s CHLÚ Vracov.

Stanovisko zpracovatele posudku k vnitřnímu sdělení ředitele sekce ochrany přírody a krajiny:

- k bodu 1:

Ve stanovisku je uvedena následující podmínka, která již byla součástí podmínek posudku:

**Provést opatření, která minimalizují kontaktní rizikové plochy střetu ptáků s projíždějícími vozidly - instalace obdobně tvarovaných stěn jako na mostě v Soboňkách také na nadzemních částech stavby 5511, zejména na MÚK Bzenec Přívoz a před vstupem do galerie u stavby 5510.**

- k bodu 2:

Realizace galerie je nezbytnou podmínkou závěru procesu EIA a Natura ke stavbě R5510 mimo proces EIA na R5511.

- k bodu 3:

Zde se jedná o opomenutí v citaci literatury, tento problém byl dále řešen v rámci naturového posudku (Volf, 2010).

- k bodu 4:

Ve stanovisku je uložena podmínka:

**Vedení liniové stavby je směřováno přes chráněné ložiskové území Vracov – lignit (13860000) a částečně dobývací prostor Rohatec – lignit (č. 3138600). V bezprostřední blízkosti liniové stavby je řada dalších ložiskových limitů jako např. výhradní ložisko Bzenec – Vracov – šterkopísky, prognózní zdroj Bzenec – Rohatec, šterkopísky a další. Nejpozději v rámci DÚR musí být tyto střety vyřešeny. Bude doloženo stanovisko České geologické služby-Geofondu k uvedeným střetům s CHLÚ Vracov.**

- Uvedené střety musí být vyřešeny nejpozději v rámci DÚR. Nepředstavují významný nebo limitující vliv na životní prostředí.

Pokračování vyjádření odboru zvláště chráněných částí přírody, MŽP:

K „Hodnocení vlivu na EVL a PO jako součást posudku EIA“ (zpracoval Mgr. Ondřej Volf, březen 2010) uvádíme, že by měl jeho zpracovatel v závěru jednoznačně konstatovat, zda záměr má/nemá významný negativní vliv na celistvost a předměty ochrany EVL a PO. Forma závěru, kdy zpracovatel konstatuje, že nelze do doby, než bude vyloučen významný negativní vliv bezprostředně navazujících záměrů, vyloučit, že vlivy záměru v tunelové variantě mohou být v kumulaci s dalšími vlivy navazujících dopravních staveb zhoršeny až na úroveň

významných negativních vlivů, podle našeho názoru neodpovídá požadavkům „Metodiky hodnocení významnosti vlivů při posuzování podle §45i zák. č. 114/1992 Sb.“, z hlediska metodického je však k této otázce příslušný odbor mezinárodní ochrany biodiverzity.

K návrhu podmínek souhlasného stanoviska uplatňujeme následující připomínky:

1) V návrhu jsou uvedeny i takové podmínky, které představují zákonnou povinnost (např. č. 42 - požádat o udělení výjimky dle §56 zákona č. 114/1992 Sb. nebo č. 67 dodržovat všechna platná legislativní ustanovení). Dodržování ustanovení platné legislativy nelze chápat jako návrh opatření k minimalizaci nepříznivých vlivu ve smyslu zákona č. 100/2001 Sb., a proto považujeme za zcela zbytečné takové podmínky zde uvádět.

2) Z návrhu podmínek souhlasného stanoviska zároveň doporučujeme vypustit jejich podrobné zdůvodnění, doporučujeme ponechat pouze samotné opatření (např. u podmínky č. 43 přeformulovat na znění - Primární terénní práce (zásah do hnízdního biotopu ptáků - včetně např. mýcení lesa) je nutno provést v období...“

3) Podmínky by měly být jednoznačné, proto požadujeme přeformulovat části textu těch podmínek, u kterých tomu tak není (např. str. 158 „...k dlouhodobému udržení záměru podpory psamofilní bioty je nutné, aby byla i tato otázka vyřešena“, str. 161 zvážit možnost). Zároveň upozorňujeme, že některé podmínky se v návrhu stanoviska opakují (např. opatření č. 57 je uvedeno na str. 158 i na str. 161).

#### Stanovisko zpracovatele posudku

*S připomínkou k „naturovému posudku“ (Volf, 2010) lze souhlasit. Kromě toho je nutné zdůraznit, že „naturový“ posudek podmiňuje vyloučení významných negativních vlivů uvažovaného záměru vyloučením významných negativních vlivů dvou blízkých záměrů. K prvnímu záměru je vyloučení významných negativních vlivů aktuálně k dispozici, druhý jednak není záměrem dle legislativy (proto ani nemohlo být provedeno Naturové hodnocení), jednak nenaplnuje deklarovanou charakteristiku (nepředpokládá se „navýšení dopravních intenzit“) a chybí zde pouze vyjádření orgánu ochrany přírody, které lze v tomto případě považovat za formální.*

*Podrobně jsou uvedené skutečnosti popsány v rámci vypořádání vyjádření MŽP, odboru mezinárodní ochrany biodiverzity*

*- k bodu 1*

*Připomínka je naprosto správná, ale nutnost vydání výjimek dle §56 zákona č. 114/1992 Sb. není mezi investory a projektanty zcela zažitá a za prvé se často stává, že na tuto nezbytnou proceduru zapomínají, za druhé některé jiné správní úřady toto podmínku ve stanovisku přímo požadují. Samozřejmě, že musí být postupováno podle zákona, ale je rozdíl, pokud je na vypracování žádosti o výjimku přiměřený čas nebo je zpracovávána ve spěchu, protože se na ni zapomnělo.*

*Druhá podmínka vyžadující dodržování platné legislativy obecně během výstavby byla vypuštěna.*

*- k bodu 2*

*Podmínka zkrácena dle požadavku, i když pro nezúčastněného pozorovatele pak může být matoucí, proč je ve stanovisku několik různých časově omezujících podmínek. Pokud se tyto podmínky zkrátí, pak už není jasné, že se omezení různých typů činností týká různých druhů živočichů.*

*- k bodu 3*

*Podmínky byly upraveny, původní podmínka EIA byla vymazána a ponechána pouze jako podmínka Natura.*

## 11. Občanské sdružení Děti Země – Klub za udržitelnou dopravu, ze dne 15. 6. 2010

Obsah vyjádření

I. Komentář k vybraným aspektům dokumentace a posudku EIA

Bod 1.1 Posudek na naturové hodnocení v rámci posudku EIA (Volf 2010)

Považujeme za důležité upozornit na závažné závěry vyplývající z naturového hodnocení Volfa a z toho plynoucí rizika pro následná správní řízení. Volf dochází k následujícímu závěru: „Pro tunelovou variantu nelze do doby, než bude vyloučen významný negativní vliv bezprostředně navazujících záměrů (tedy úseku R5510 a navýšení dopravních intenzit na silnici Bzenec-Strážnice), vyloučit, že vlivy záměru v tunelové variantě mohou být kumulací s dalšími vlivy navazujících dopravních staveb zhoršeny až na úroveň významných negativních vlivů“. Toto sdělení prakticky znamená, že za současných znalostí tunelová varianta má významně negativní vliv na ptačí oblast Bzenecká Doubrava – Strážnické Pomoraví (dále jen PO). Řečeno jinými slovy, naturové hodnocení provedené v rámci dokumentace (Bakeš, září 2009) je vadné, jelikož dostatečně nezohledňuje možné kumulativní vlivy dalších záměrů, zejména úseku R5510 a II/426 mezi Strážnicí a Bzencem.

### Stanovisko zpracovatele posudku

*K tomuto tvrzení je nutno upozornit na existující skutečnosti:*

1) *Úsek R5510 byl Naturově již posouzen v rámci záměru R55 Moravský Písek – Rohatec a byly zde vyloučeny významné negativní vlivy. Pokud bude stavba R5510 realizována tak, jak je deklarována v tomto Naturovém hodnocení, pak je toto platné a je splněn 1. požadavek na vyloučení významného negativního vlivu bezprostředně navazujících záměrů. Pouze pokud by měl být tento záměr realizován v jiné podobě, než bylo deklarováno v Naturovém hodnocení, pak by musel být zpracován nový proces hodnocení Natura (v rámci nového procesu EIA samozřejmě).*

2) *Bezprostředně navazující záměr „Navýšení dopravních intenzit na silnici Bzenec-Strážnice“ není „záměrem“ ve smyslu § 45h zákona č. 114/1992 Sb., kde je jednoznačný odkaz na zák. č. 100/2001 Sb., který se týká pouze uvažovaných záměrů, případně uvažovaných změn stávajících záměrů.*

a) *Silnice Bzenec – Strážnice č. II/426 byla vybudována na základě územního rozhodnutí a stavebního povolení vydaného před začátkem platnosti zákonů o posuzování vlivů na životní prostředí a posuzování vlivů na oblasti Natura, a proto se uvedená posuzování dle aktuálně platné legislativy neprovádějí.*

b) *„Navýšení dopravních intenzit“ na této silnici žádný investor v současné době neuvažuje realizovat a není součástí záměru R5511. Podle modelu intenzit dopravy zpracovaného autorizovanou společností (ADIAS s.r.o. - viz dokumentace EIA) se v roce 2008 po této silnici pohybovalo 7 770 (z toho 2 830 nákladních) vozidel za 24 hodin, v případě pokračování stávajícího stavu dojde v roce 2020 k nárůstu na 9 260 (z toho 3 130 nákladních) vozidel v souvislosti s přirozeným nárůstem intenzit dopravy. Pokud bude realizován posuzovaný záměr, pak na této silnici dojde k roku 2020 ke **snížení** intenzit na 3 710 (z toho 1 140 nákladních) vozidel za 24 hodin. Model tedy předpokládá snížení intenzit dopravy na méně než 50 % oproti stávajícímu stavu. Z toho lze reálně uvažovat, že dojde i k významnému snížení vlivů jak na životní prostředí, tak na oblast Natura.*

3) *K formulaci: „naturové hodnocení provedené v rámci dokumentace (Bakeš, září 2009) je vadné, jelikož dostatečně nezohledňuje možné kumulativní vlivy dalších záměrů, zejména úseku R5510 a II/426 mezi Strážnicí a Bzencem.“*

- *Bakeš, 2009 v Naturovém hodnocení zohlednil výše uvedené známé skutečnosti (bod 1. a 2.) týkající se možných kumulativních vlivů, zatímco Wolf, 2010 je v Naturovém posudku nezohlednil. Nesoulad je způsoben názorovými rozdíly mezi autorizovanými osobami, což je smyslem procesu, nikoli závadou.*
- *Proces posuzování vlivů EIA nemůže posuzovat proces hodnocení vlivů Natura, který vychází z jiné legislativy, má své závazné metodiky a své autorizované osoby a příslušné správní úřady. Z pohledu legislativy má proces Natura vyšší právní váhu, kdy závěr procesu Natura musí správní úřad respektovat, zatímco proces EIA zohlednit.*

*Závěr k tomuto bodu: Naturový posudek podmiňuje vyloučení významných negativních vlivů uvažovaného záměru vyloučením významných negativních vlivů dvou blízkých záměrů. K prvnímu záměru je vyloučení významných negativních vlivů aktuálně k dispozici, druhý jednak není záměrem dle legislativy (proto ani nemohlo být provedeno Naturové hodnocení), jednak nenaplnuje deklarovanou charakteristiku (nepředpokládá se „navýšení dopravních intenzit“) a chybí zde pouze vyjádření orgánu ochrany přírody, které lze v tomto případě považovat za formální.*

## 2.2 Vadný postup při předkládání variant záměru

Závažnější je skutečnost, že pokud posudek naturového hodnocení zpracovaný Mgr. Ondřejem Volfem významné vlivy záměru nevylučuje, bylo povinností zpracovatele posudku EIA navrhnout příslušnému orgánu vrácení dokumentace EIA k dopracování dle § 8 odst. 5 zákona č. 100/2001 Sb. Řešení situace by bylo buď napravit vady naturového hodnocení zpracovaného Mgr. J. Bakešem nebo (pokud by nebylo možné významné negativní vlivy tunelové varianty vyloučit) předložit do posuzování skutečnou variantu záměru, tj. vedení R55 mimo PO dle návrhu Ing. Kalčíka.

### Stanovisko zpracovatele posudku

*Mgr. O. Volf ve svém Naturovém posudku ani příslušný orgán ochrany přírody přepracování Naturového hodnocení zpracovaného Mgr. Bakešem nepožaduje. Celý proces Naturového posuzování probíhá za účasti příslušně autorizovaných osob a příslušných správních úřadů. Není tedy jasné, jak a na základě jakých podkladů by měl zpracovatel posudku EIA vracet dokumentaci EIA k přepracování.*

*Jak se podrobně rozvádí v předchozím bodě, tak dle Volfa „Pro tunelovou variantu nelze do doby, než bude vyloučen významný negativní vliv bezprostředně navazujících záměrů (tedy úseku R5510 a navýšení dopravních intenzit na silnici Bzenec-Strážnice), vyloučit, že vlivy záměru v tunelové variantě mohou být kumulací s dalšími vlivy navazujících dopravních staveb zhoršeny až na úroveň významných negativních vlivů“.*

## 3.3 Formálně nesprávný postup investora při předkládání záměrů do procesu EIA

Stavba R5511 byla již předmětem procesu EIA v rámci záměru „Rychlostní silnice R55 v úseku Moravský Písek – Rohatec“ (jednalo se o úseky R5509 - R5511), který byl ukončen vydáním souhlasného stanoviska EIA ze dne 30. 6. 2006, č.j.: 48/89/ENV/06. Bez toho, aby bylo toto stanovisko EIA zrušeno, byl do procesu EIA předložen záměr „Rychlostní silnice R55, stavba 5511 Bzenec Přívoz – Rohatec“, který zahrnuje pouze úsek R5511, a překrývá tudíž částečně rozsah dříve posuzovaného záměru.

Uvedený postup sice zřejmě není nezákonný, nicméně je ukázkou nehospodárného nakládání se státními prostředky a zřejmě rovněž není v souladu s dobrým výkonem státní správy ve smyslu úvodních ustanovení správního řádu. Pokud by došlo k vydání souhlasného stanoviska

EIA pro aktuálně předložený záměr, dojde k situaci, kdy budou paralelně v platnosti dvě stanoviska na stejný záměr. V následných řízeních mohou vznikat spory ohledně uplatnění jednotlivých závazných podmínek obou stanovisek.

#### Stanovisko zpracovatele posudku

*Během přípravy každého většího záměru dochází k jeho změnám a některé jsou takového významu, že vyžadují nový proces EIA. A právě z hlediska hospodárného nakládání se státními prostředky (na které je ve vyjádření kladen důraz) lze považovat za vhodné, že tento proces je prováděn pouze na úsek, kde dochází ke změně technického charakteru záměru a nikoli na celý původní záměr.*

*Vzhledem k tomu, že nově posuzovaný záměr se technicky liší od původního, tak nebudou paralelně v platnosti dvě stanoviska na stejný záměr, ale na dva různé záměry. Totéž se týká obav o spory ohledně uplatnění stanovisek.*

Jelikož naturové hodnocení provedené v rámci původního záměru bylo vážně zpochybněno několika odbornými studii (Bejček 2008, Poprach 2008, NaturaServis 2008) a naturové hodnocení provedené v rámci dokumentace EIA pro stavbu R5511 je nedostatečné (viz posudek O. Volfa), jsou na místě vážné obavy, že pro vyhodnocení vlivů R55 na PO dle § 45h zákona č. 114/1992 Sb. neexistuje bezvadný a nezpochybnitelný podklad. Veškerá následná správní řízení, zejména územní řízení, jsou tak ohrožena legitimními žalobami na stanovisko EIA dle § 23 odst. 10 zákona č. 100/2001 Sb. Za tento stav bude následně přímo odpovědný příslušný orgán EIA, tj. Ministerstvo životního prostředí.

#### Stanovisko zpracovatele posudku

*Jak již bylo konstatováno u předchozích bodů, proces posuzování vlivů na oblasti Natura probíhá na bázi činnosti orgánu ochrany přírody a autorizovaných osob pro posuzování vlivů na oblasti Natura dle zák. č. 114/1992 Sb., nikoli na bázi odborných studií. Na druhé straně tunelová varianta uvažovaného záměru byla právě na základě seriózních závěrů uvedených studií navržena. Co se týče žalob na stanovisko EIA, tak jejich možnost přímo vyplývá ze zák. č. 100/2001 Sb. Příslušný úřad je povinen zajistit proces EIA dle zák. č. 100/2001 Sb., nikoli předjímat a rozhodovat se podle obav, jakými žalobami bude proces ohrožen a kdo za ně bude zodpovědný. Ve svém důsledku je k tomu oprávněný pouze soud.*

## II. Komentář k vypořádání námitek veřejnosti

### 2.1 Vypořádání námitek Děti Země

Úvodem sdělujeme, že nepovažujeme vyjádření Děti Země za dostatečně vypořádané, jelikož zpracovatel posudku se zabýval pouze shrnutím námitek v závěru našeho vyjádření a zjevně ignoroval závažné a obsáhlé důkazy uvedené v textu vyjádření. Souhrn hlavních námitek je primárně určen pro potřeby správního orgánu, v žádném případě nemá být prostředkem k tomu, aby si zpracovatel dokumentace nezákonně ulehčoval svou dobře zaplacenou práci.

#### Stanovisko zpracovatele posudku

*Rozsáhlé vyjádření Děti Země obsahovalo citace z řady studií a novinových článků souvisejících nebo nesouvisejících s uvažovaným záměrem a s různými závěry. Na konci je uveden závěr autora vyjádření s 8 požadavky. Je logické, že těchto 8 požadavků bylo vypořádáno. Není povinností zpracovatele posudku vypořádat všechny ilustrační citace vyjádření.*

#### 2.1.1 Námitka č. 1 – požadavek na zdůvodnění účelnosti MÚK Bzenec-Přívóz

Zpracovatel posudku konstatuje, že námitka není předmětem procesu EIA. Toto suché konstatování by bylo zcela v pořádku, pokud by realizace MÚK Bzenec-Přívóz neměla žádný vliv na dotčené ptačí druhy. Jak z naturového hodnocení v rámci dokumentace EIA, tak i z jeho posudku vyplývá,

že nezakryté úseky R 55 jsou vážným rizikem pro oba dotčené druhy. Výsledný dílčí vliv byl nakonec vyhodnocen pouze jako mírně negativní, nicméně jak vyplývá ze závěru posudku naturového hodnocení Volfa, právě součtem dílčích negativních vlivů může být nakonec dosaženo vlivu významného.

Zdůvodnění účelnosti MÚK Bzenec-Přívoz je dle našeho názoru zcela relevantním požadavkem, který měl být v rámci dokumentace EIA řádně prověřen. Naše námitka tudíž není korektně vypořádána. Současně doporučujeme do podmínek stanoviska EIA doplnit požadavek pro následné vyhodnocení účelnosti MÚK Bzenec-Přívoz, v souladu s obdobnou podmínkou stanoviska EIA pro záměr „Rychlostní silnice R55 v úseku Moravský Písek – Rohatec“, i když z hlediska principů procesu EIA měla být účelnost této MÚK doložena právě v rámci dokumentace EIA.

#### Stanovisko zpracovatele posudku

*Dle zákona č. 100/2001 Sb. záměr předkládá oznamovatel, který má jasnou představu o účelnosti toho, co hodlá realizovat. V tomto případě se jedná o záměr, který se připravuje mnoho let za účasti řady mj. i dopravních odborníků a je trvale podrobován analýzám účelnosti. Jako takový (tedy s MÚK Bzenec – Přívoz) byl také posouzen v procesu EIA a Natura. Zdůvodnění účelnosti MÚK Bzenec - Přívoz samozřejmě existuje jako součást podrobného technického návrhu záměru a bude nezbytnou součástí DÚR bez ohledu na podmínky procesu EIA. Ovšem vzhledem k tomu, že zpracovatel vyjádření považuje za klíčové zdůraznit požadavek na zdůvodnění účelnosti MÚK Bzenec - Přívoz, byla do tohoto stanoviska doplněna následující formální podmínka:*

***Součástí DÚR bude zdůvodnění účelnosti MÚK Bzenec-Přívoz.***

2.1.2 Námitka č. 3 – požadavek na vyhodnocení varianty vedoucí mimo PO (dle Ing. J. Kalčíka)

Ohledně varianty mimo PO (dle Ing. Kalčíka) zpracovatel posudku vysvětluje, že dle zákona č. 100/2001 Sb. se záměr posuzuje v podobě, v jaké byl předložen oznamovatelem, tj. není možné posuzovat žádné další varianty.

Pro úplnost dodáváme, že obě základní varianty (tj. varianta ŘSD i varianta Ing. Kalčíka) byly orientačně vyhodnoceny a porovnány v rámci vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území. Toto vyhodnocení je dle našeho názoru zcela nedostatečné a věcně vadné, navíc zásady ZÚR JMK nejsou dosud vydány, tudíž výsledek posouzení variant není nijak závazný. Zpracovatel posudku dále odkazuje na komparativní studii variant R55 zpracovanou společností EKORA Praha v roce 2009. Tato studie ovšem pro proces EIA není relevantní, viz níže v komentáři vypořádání námitek České společnosti ornitologické.

Domníváme se, že zpracovatel posudku si mylně vykládá závěry posudku naturového hodnocení Mgr. O. Volfa (viz část 1.1 našeho vyjádření), když konstatuje, že za současného stavu znalostí tunelová varianta nemá významné vlivy na PO. Svou formulací „Uváděné záměry nejsou předmětem posuzování, a proto k nim nemohou být stanovovány podmínky, na druhé straně je např. záměr R5510 ve fázi přípravy a je možné, že existuje takové řešení tohoto záměru, při kterém bude možné významný negativní vliv vyloučit.“ Zpracovatel posudku v podstatě konstatuje, že rezignoval na svou povinnost nezávisle a objektivně posoudit správnost dokumentace EIA. Zpracovatel posudku měl v případě pochybností povinnost navrhnout příslušnému orgánu vrácení dokumentace k přepracování!

#### Stanovisko zpracovatele posudku

*K tomuto bodu je nutno upozornit, že autor vyjádření zde vytrhuje z kontextu jednu větu: „zpracovatel posudku si mylně vykládá závěry posudku naturového hodnocení..., když konstatuje, že za současného stavu znalostí tunelová varianta nemá významné vlivy na PO“. Ve skutečnosti zpracovatel posudku napsal: „že vlastní posuzovaný záměr má mírně negativní vliv na evropsky významné lokality a ptačí oblasti. Tento závěr je ovšem platný pouze za*

*podmínky, že u bezprostředně navazujících záměrů (úseku R5510 a navýšení dopravních intenzit na silnici Bzenec-Strážnice) bude vyloučen významný negativní vliv“. Zde se bohužel mylného výkladu dopustil autor vyjádření a dále na něm staví mylné závěry.*

*Problematika bezprostředně navazujících záměrů je obsahem vypořádání předchozích připomínek tohoto vyjádření a potvrzuje citaci z posudku.*

## 2.2 Vypořádání námitek ČSO

Vyjádření České společnosti ornitologické (dále jen ČSO) se vyjadřuje zejména k rizikům, která jsou spojena s realizací a provozem tunelové varianty ŘSD (povrchovou variantu považuje ČSO za zcela nepřijatelnou z hlediska vlivu na zájmové druhy ptáků). ČSO uvádí, že tunelová varianta neřeší dostatečně problémy mortality, hlukové a světelné zátěže v celém úseku procházejícím PO, dále je obecně podceňováno hlukové rušení, není dostatečně řešena otázka světelného rušení, není dostatečně zohledněn kumulativní vliv provozu na II/426 mezi Strážnicí a Bzencem, je podceňována mortalita během výstavby a vstupní údaje o stavu populací dotčených druhů jsou statické a nezohledňují možný budoucí vývoj populací. Závěrem se ČSO podivuje nad tím, že investor dosud do procesu EIA nepředložil variantu vedoucí mimo PO.

Ohledně varianty vedené mimo PO zpracovatel posudku argumentuje komparativní studií (EKORA Praha 2009), která jako nejvhodnější vyhodnocuje variantu tunelovou a variantu mimo PO nedoporučuje k realizaci zejména z důvodů střetů s rozvojovými plány dotčených obcí. Je nutné důrazně upozornit, že tento způsob vypořádání námítky ČSO je zcela nepřijatelný, jelikož je odkazováno na podklad, který není součástí dokumentace EIA, a hodnocení variant ve studii EKORA 2009 z pochopitelných důvodů neproběhlo dle standardů hodnocení EIA.

Precizně formulované námítky ČSO k rizikům tunelové varianty nechává zpracovatel bez vypořádání! Komentář zpracovatele posudku ke kumulativním vlivům je nelogický a zčásti nepravdivý. Není pravda, že jeden proces EIA odpovídá automaticky jednomu územnímu řízení (námátkou je možné uvést případ rychlostní silnice R52). Dále uvádí, že dle jeho názoru jsou kumulativní vlivy „zahrnuty ve formě dostatečné pro posouzení“. Bohužel v integrální součásti posudku EIA, v naturovém hodnocení Volfa, je jasně konstatováno, že kumulativní vlivy zejména navazujícího úseku R5510 jsou v dokumentaci EIA zohledněny zcela nedostatečně, tudíž není možné vyloučit významný negativní vliv na dotčené ptačí druhy! Blíže viz komentář k naturovému hodnocení O. Volfa a formální vadám aktuálního procesu EIA.

Je evidentní, že zpracovatel posudku námítky ČSO dostatečným způsobem nevypořádal.

### Stanovisko zpracovatele posudku

*Z vyjádření není jasné, z jakého důvodu Děti Země hodnotí vypořádání námitek České společnosti ornitologické. Česká společnost ornitologická se k posudku nevyjádřila.*

*Pro úplnost je nutno ocitovat přesný závěr vyjádření České společnosti ornitologické k dokumentaci, protože autor vyjádření zde opět používá nepřesné formulace:*

*„Varianta vedená tunelem řeší hlavní hrozby - tedy mortalitu ptáků vlivem kolizí s projíždějícími vozidly a rušení hlukem, ale jen na určité části a až po vybudování tunelu. Považujeme, za zásadní nedostatek, že doposud nebyla vůbec posuzována varianta vedoucí mimo PO. V případě realizace projektu přes PO považujeme za klíčové zavedení vhodných kompenzačních a zmírňujících opatření pro dotčené kritériové druhy. Taková opatření by se měla týkat především zlepšení biotopových podmínek. Zvláštní monitoring dotčených druhů,*

jenž se doporučuje v dokumentaci EIA, nelze považovat za kompenzační opatření, ale pouze za vhodnou doplňující studii. Za nezbytné považujeme:

- 1) V úseku tunelů vytvoření mozaiky rozvolněného lesa, skupin stromů, bezlesí, mladších porostů a obnažených písků v šíři alespoň 150 m. Vhodné by bylo, kdyby tyto plochy navazovaly např. odlesněnými koridory na současné bezlesí, tedy NPP Váté písky, PP Vojenské cvičiště Bzenec a EVL Bzenecká střelnice. Je potřeba předem počítat s tím, že tyto plochy je nutno vyjmout z pozemků určených k plnění funkcí lesa, a že je nutné je vhodným managementem udržovat.
- 2) Je nutné vyřešit vhodným preventivním opatřením nezakrytý navazující úsek stavby 5510. Za takové opatření nepovažujeme husté osázení borovicemi. Naopak v takových místech může docházet ke zvýšené mortalitě dalších druhů ptáků, především drobných pěvců. Za nutné považujeme podrobněji specifikovat kompenzační a zmírňující opatření týkající se biotopů lelka lesního a skřivana lesního, jejichž specifikaci v dokumentaci nepovažujeme z hlediska záboru hnízdních a potravních biotopů kritériových druhů za dostatečnou. Na jejich návrhu a podrobnější specifikaci je Česká společnost ornitologická připravena spolupracovat.“

Požadavky z vyjádření České společnosti ornitologické byly v Posudku EIA plně respektovány, dále bylo vysvětleno, proč oznamovatel nepředložil do posuzování variantu vedoucí mimo PO s využitím závěrů studie EKORA 2009 (která nebyla součástí posuzování uvažovaného záměru a k posuzování nebyla nijak použita).

K tvrzení: „Komentář zpracovatele posudku ke kumulativním vlivům je nelogický a zčásti nepravdivý. Není pravda, že jeden proces EIA odpovídá automaticky jednomu územnímu řízení...“ je nutno konstatovat, že nic takového se v posudku EIA nepíše. V posudku EIA se uvádí: „Je logické, že pro jedno územní rozhodnutí bude zpracován jeden proces EIA a jeden proces Natura – tyto jsou nezbytným podkladem pro toto rozhodnutí.“ – to vyplývá z legislativy stavebního zákona, zákona o posuzování vlivů na životní prostředí a zákona o ochraně přírody. Posuzovací procesy (EIA, Natura) jsou podkladem pro rozhodnutí (v tomto případě územní rozhodnutí). Autor vyjádření zde na základě nepravdivé citace dokládá nelogičnost a nepravdivost respektování legislativních zásad tří základních zákonů, kterými se musí proces EIA řídit.

Problematika kumulativních vlivů je podrobně řešena na začátku tohoto vyjádření.

### III. Závěr

Děti Země jsou nuceny konstatovat, že předkládaná dokumentace EIA a posudek EIA vykazují tak závažné vady, že souhlasné stanovisko EIA vydané na základě těchto podkladů bude zcela nepoužitelným podkladem pro následná správní řízení se všemi z toho plynoucími právními následky.

Za současného stavu dle našeho názoru není možné vydat souhlasné stanovisko EIA, za nejzávažnější nedostatky považujeme vadné naturové hodnocení, nedostatečné zohlednění kumulativních vlivů navazujících úseků R55 a neposouzení varianty trasované mimo centrální část PO.

Pokud bude stanovisko EIA přesto vydáno, žádáme, aby v něm byla dostatečně zahrnuta naše vyjádření k dokumentaci EIA a posudku EIA.

Stanovisko zpracovatele posudku

*První dva odstavce jsou podrobně vypořádány v předchozím textu. K třetímu odstavci je možno konstatovat, že vyjádření Děti Země k dokumentaci bylo celé citováno v Posudku EIA, toto vyjádření Děti Země k posudku je celé součástí tohoto stanoviska.*

## **12. Valná hromada Mikroregionu Strážnicko, ze dne 14. 6. 2010**

Obsah vyjádření

Valná hromada Mikroregionu Strážnicko se zabývala tíživou situací v dopravě v našem regionu, protože doprava po současné komunikaci č. 55 ohrožuje bezpečnost a zdraví našich občanů.

Požadujeme proto urychlené dopracování projektové dokumentace „Rychlostní silnice R55, stavba Bzenec Přívoz – Rohatec“ v souběhu se železniční tratí Břeclav – Přerov a následně co nejrychlejší realizaci stavby. Současně požadujeme urychlené provádění všech staveb R55 z Přerova do Břeclavi.

Podepsání starostové dotčených správních orgánů: Pozn.: Jména jsou ve vyjádření psaná ručně.

Ing. Jiří Uříčář	Mikroregion Strážnicko
Hlahůlková Jar.	Obec Žeraviny
Libor Grabec	Obec Kněždub
Stanislav Knitl	Obec Radějov
Stanislav Tomíšek	Obec Sudoměřice
Eva Mlýnková	Obec Petrov
Bc. Otakar Březina	Obec Kozojídky
Kraus Frant.	Obec Tasov
Mgr. Renata Smutná	Město Strážnice
Ing. Petr Hanák	Obec Hroznová Lhota

### Stanovisko zpracovatele posudku

*Vyjádření neobsahuje připomínky k posudku, zdůrazňuje požadavek obcí na co nejrychlejší realizaci stavby uvažovaného záměru a celé R55 Přerov – Břeclav.*

### **Stanovisko:**

Na základě dokumentace, posudku, veřejného projednání, vyjádření k nim uplatněných a doplňujících informací vydává Ministerstvo životního prostředí jako příslušný úřad podle § 10 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, z hlediska přijatelnosti vlivů záměru na životní prostředí

## **SOUHLASNÉ STANOVISKO**

k záměru

**„Rychlostní silnice R55, stavba 5511 Bzenec Přívoz - Rohatec“**

**ve variantě tunelové**

s tím, že níže uvedené podmínky tohoto stanoviska budou respektovány v následujících stupních projektové dokumentace stavby a zahrnuty jako podmínky návazných správních řízení.

### **Doporučená varianta:**

Na základě procesu EIA byla jako přijatelná varianta vyhodnocena varianta tunelová popsaná v dokumentaci.

### **Podmínky souhlasného stanoviska:**

#### **I. Pro fázi přípravy**

##### **Ochrana před hlukovou zátěží**

1. Součástí dokumentace pro územní řízení bude podrobná hluková studie a aktualizovaný návrh konkrétních protihlukových opatření.
2. Předběžně počítat s protihlukovými stěnami v km 40,400 - 40,825 vpravo a vlevo, výška 4 m; protihluková stěna vpravo pohltivá ze strany vozovky, vlevo oboustranně pohltivá; ponechat v okolí portálů tunelů v oblasti zástavby Soboněk stávající lesní porost (cca do vzdálenosti 100 m od portálů tunelů) kromě porostů, které budou vykáceny z důvodu stavby tunelu; portály tunelu a stěny tunelu do hloubky cca 50 m od portálů by měly být osazeny vysoce pohltivými panely pro zabránění odrazů hluku z tunelové roury do okolí.
3. Při návrhu protihlukových opatření nutno respektovat požadavky dané § 30 odst. 1 zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví, z něhož m.j. vyplývá, že vlastník, popřípadě správce pozemní komunikace, je povinen technickými, organizačními a dalšími opatřeními zajistit, aby hluk nepřekračoval hygienické limity upravené prováděcím právním předpisem pro chráněný venkovní prostor, chráněné vnitřní prostory staveb a chráněné venkovní prostory staveb, a aby bylo zabráněno nadlimitnímu přenosu vibrací na fyzické osoby.
4. Za chráněné prostory dle ust. § 30 odst. 3 zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví je nutno považovat i plochy charakteru chráněných prostor vymezené v územně plánovací dokumentaci (tato díkce byla při stávajícím posouzení hlukového zatížení zpracovatelem dokumentace respektována).
5. Dle § 2 odst. 4 nařízení vlády č. 148/2006 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, se hygienický limit ustáleného a proměnného hluku pro pracoviště ve stavbách pro výrobu a skladování, kde hluk nevzniká m.j. pracovní činností vykonávanou na těchto pracovištích, ale na pracoviště proniká ze sousedních prostor, rovná 70 dB; na ostatních pracovištích nesmí tato hladina překročit 55 dB.

##### **Ochrana vod**

6. Vypracovat posudek odtokových poměrů, nutný pro detailní technické řešení v rámci DÚR, neboť převážná část dotčeného území je v plochém terénu bez dostatečného množství vhodných recipientů.
7. Během přípravy záměru provést detailní předběžný hydrogeologický průzkum trasy, nutný pro detailní technické řešení v rámci DÚR.
8. Realizací a provozem neovlivnit ochranná pásma vodních zdrojů v uvedené oblasti. Rovněž je nutné dodržovat podmínky stanovené pro CHOPAV Morava dle nařízení vlády č. 85/1981 Sb.
9. Technická opatření na silničních dešťových kanalizacích a příkopech musí zamezit vniknutí vodám závadných látek z komunikace do povrchových vod. V úsecích v blízkosti

ochranných pásem vodních zdrojů je třeba uvažovat se zvýšeným rizikem kontaminace vod a přizpůsobit tomu výběr vhodných zařízení.

10. Ke stavbě komunikace v záplavovém území získat souhlas vodoprávního úřadu podle ust. § 17 odst. 1 písm. c) vodního zákona, ke stavbě mostů přes koryta vodních toků je třeba souhlasu vodoprávního úřadu podle ust. § 17 odst. 1 písm. a) vodního zákona. Ke stavbám vodních děl a k jejich změnám získat povolení vodoprávního úřadu podle ust. § 15 vodního zákona.
11. Vyústění odpadních vod v lokalitě Roztrhánky do vodoteče Járek realizovat až pod soustavou rybníků.
12. Před vypouštěním vod do recipientů navrhnout na základě výsledků směšovacích rovnic (zejména pro Cl) případná opatření v podobě předčištění odpadních vod v dešťových usazovacích nádržích.
13. Navrhované přeložky drobných vodotečí realizovat s důrazem na přirozený charakter nového koryta; tam, kde je to technicky možné preferovat volně ložený kámen.
14. Vypracovat podrobný geotechnický průzkum, jehož součástí bude podrobný hydrogeologický průzkum, který bude přesně specifikovat opatření pro snížení vlivů na hladiny podzemní vody při budování zářezů.
15. Optimalizovat technické řešení tak, aby byly znemožněny průsaky z tunelů do podloží a příp. kontaminace podzemních vod.

### **Ochrana půdy**

16. Požádat orgán ochrany zemědělského půdního fondu (dále „ZPF“) o udělení souhlasu s odnětím pozemků ze ZPF, pokud při výstavbě komunikace dojde k dotčení pozemků tvořících ZPF.
17. Za účelem optimálního využití svrchních kulturních vrstev půdy provést pedologický průzkum pro stanovení hloubky skrývky ornice.
18. V případě přebytku ornice (pokud nebudou skrývky použity ke zpětné rekultivaci ploch a svahů) rozhodnout o jejich dalším využití ve spolupráci s orgánem ochrany ZPF.
19. Dočasné skládky orniční vrstvy zabezpečit podle příslušných předpisů před jejich znehodnocením, zejména pak zabránit rozmnožení ruderalních druhů rostlin a kontaminaci půdy jejich semeny.
20. Veškeré skládky zemin situovat v dostatečné vzdálenosti od vodních toků tak, aby nedocházelo k jejich zanášení.
21. Povážení pozemků provádět v době vegetačního klidu.
22. Z důvodu ochrany půdy před větrnou erozí neponechat celý odlesněný pás trvale zcela bez dřevinné vegetace – vhodné je vytvoření skupin stromů či kratších porostních linií orientovaných příčně na bezlesý pás.

### **Odpadové hospodářství**

23. Postupovat v souladu se zákonem č. 185/2001 Sb., o odpadech a změně některých dalších zákonů, v platném znění (dále jen „zákon o odpadech“). Tzn. především veškeré vzniklé odpady musí původce zabezpečit před nežádoucím znehodnocením, odcizením nebo únikem, shromažďovat utříděně podle jednotlivých druhů a kategorií a předávat oprávněné osobě.

24. Zajistit přednostně využití odpadů (na zařízení provozovaném na základě rozhodnutí krajského úřadu, dle § 14 odst. 1 zákona o odpadech) před jejich odstraněním (§ 11 zákona o odpadech).
25. S nebezpečnými odpady nakládat dle § 16 odst. 3 zákona o odpadech pouze na základě souhlasu věcně a místně příslušného orgánu státní správy, s navazujícími změnami v kompetencích (v případě nakládání s odpady v množství větším než 100 tun nebezpečných odpadů za rok je jím Krajský úřad Jihomoravského kraje).

### **Ochrana horninové prostředí a přírodních zdrojů**

26. Vedení liniové stavby je směřováno přes chráněné ložiskové území Vracov – lignit (13860000) a částečně dobývací prostor Rohatec – lignit (č. 3138600). V bezprostřední blízkosti liniové stavby je řada dalších ložiskových limitů jako např. výhradní ložisko Bzenec – Vracov – štěrkopísky, prognózní zdroj Bzenec – Rohatec, štěrkopísky a další. Nejpozději v rámci DÚR vyřešit tyto střety. Doložit stanovisko České geologické služby-Geofondu k uvedeným střetům s chráněným ložiskovým územím Vracov.

### **Ochrana památek**

27. Oznamit již v době záměru stavební činnost Archeologickému ústavu AV ČR Brno a umožnit jemu nebo jiné oprávněné organizaci (např. Masarykovo muzeum v Hodoníně, Ústav archeologické památkové péče Brno) případné provedení záchranného archeologického výzkumu.
28. V dostatečném předstihu provést liniovou sondáž celé trasy za pomoci techniky a na jejím základě zmapovat co nejpřesněji všechna naleziště, případně hustotu jejich osídlení. Na některých takto již vytipovaných nalezištích může být sondáž doplněna kvalitní archeogeofyzikální prospekci za účelem upřesnění struktury osídlení.
29. Umožnit vstup a prohlídky terénu pracovníkům organizace provádějící výzkum po celou dobu trvání stavby.
30. Provádět skrývky orničních a podorničních vrstev po celé trase pod odborným dohledem a podle dispozic zástupce oprávněné archeologické organizace.
31. Oznamovat termíny zahájení zemních prací na jednotlivých úsecích stavby nebo objektech s dostatečným předstihem alespoň 14 dnů za účelem koordinace harmonogramu stavby s postupem archeologických prací.
32. V procesu přípravy záměru respektovat pomník lesníka Bechtela, který je navržen na prohlášení za kulturní památku (návrh byl odeslán na Ministerstvo kultury ČR). Jedná se o lesní parcelu 55 68 (Loc: 48°56'30.91"N, 17°17'29.53"E ) v místech, kde záměr přetíná nynější státní silnici ze Strážnice do Bzence nedaleko železniční trati na staré silnici.

### **Územně plánovací opatření**

33. V územně plánovacích dokumentacích obcí zvážit vyloučení navrhovaných funkčních ploch pro bydlení, sport a rekreaci z území potenciálně zasaženého negativními vlivy z provozu na rychlostní silnici.
34. Základním územně plánovacím opatřením zohlednit navrhované trasy záměru v Územně plánovací dokumentaci všech stupňů, a to primárně v Zásadách územního rozvoje Jihomoravského kraje.

## **Ochrana hmotného majetku**

35. Vykoupit (eventuelně poskytnout náhradu) objektů, které se nacházejí v území, přes která prochází posuzovaný záměr, křižovatký a terénní úpravy s tím související, a které bude tedy nutno asanovat.
36. U obytných objektů zasažených negativními dopady, u nichž není možno snížit negativní dopady z dopravy na limitní hodnoty kompenzačními opatřeními, zvážit vymístění funkce bydlení a využití pro jiný účel nebo jejich asanaci.

## **Ochrana estetických hodnot**

37. Provést terénní úpravy včetně vegetačních úprav naspů a výsadby doprovodné zeleně, a to v souladu s ochranou přírody a krajiny.
38. Po ukončení výstavby provést úplnou likvidaci stavebních dvorů a účelových komunikací a provést rekultivaci.
39. Protihlukové stěny v lokalitě Soboňky realizovat s ohledem na ohrožení území světelným znečištěním jako neprůhledné a pro jejich lepší začlenění do krajiny je osázet popínavými rostlinami.
40. Navrhovaný bezlesý pás osázet solitéry, resp. malými skupinkami dřevin.
41. V maximální možné míře zachovat porosty doubrav v km 39,900 - 40,200, 40,800 – 41,000 a v km 41,900 – 42,000, a to i za cenu nedodržení navrhované šířky bezlesého pásu 150 m.

## **Ochrana flóry, fauny, ekosystémů a krajiny**

42. Pokud by mělo v souvislosti s realizací záměru docházet ke škodlivým zásahům do přirozeného vývoje chráněných druhů rostlin a živočichů (činnosti zakázané podle § 49 a 50 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění) požádat příslušný orgán ochrany přírody o udělení výjimky z ochranných podmínek zvláště chráněných druhů živočichů a rostlin, v souladu s ustanoveními § 56 č. 114/1992 Sb.
43. Primární terénní práce (zásah do hnízdního biotopu ptáků) provést v období cca od 15. září do 15. března, ostatní období v roce je považováno za hnízdní období.
44. Pro náhradní výsadby je nezbytné použít geograficky původní dřeviny (za předpokladu jejich odolnosti vůči důsledkům silničního provozu), přičemž je důležité zohlednit stanovištní podmínky (expozice svahu, fyzikální a chemické vlastnosti půdního substrátu).
45. Kompenzovat břehové a doprovodné porosty vodních toků a vodních ploch poškozených či zničených výstavbou rychlostní silnice jejich revitalizací, včetně výsadby domácích dřevin odpovídajících stanovištním podmínkám.
46. U přeložek komunikací provést obnovu doprovodných porostů, přičemž využít pro výsadbu domácích, stanovištně odpovídajících, dřevin.
47. Při rekultivacích okolí záměru použít původní místní substrát a nepoužívat k rekultivaci zeminu a ornici, na které by se nevytvářely otevřené trávníky písčin.
48. V úseku tunelů vytvořit mozaiku rozvolněného lesa, skupin stromů, bezlesí, mladších porostů a obnažených písků v šíři alespoň 150 m. Vhodné by bylo, kdyby tyto plochy navazovaly např. odlesněnými koridory na současné bezlesí, tedy NPP Váté písky, PP Vojenské cvičiště Bzenec a EVL Bzenecká střelnice. Tyto plochy předem vyjmout z pozemků určených k plnění funkcí lesa a vhodným managementem je udržovat.

49. Podrobně specifikovat kompenzační a zmírňující opatření týkající se biotopů lelka lesního a skřivana lesního. Na jejich návrhu a podrobnější specifikaci spolupracovat s Českou společností ornitologickou.
50. V technické dokumentaci jasně specifikovat charakter a následnou údržbu odlesnění – vytvoření bezlesí v pruhu o šířce alespoň 150 m. Pro funkčnost tohoto kompenzačního opatření je nezbytné nejen vykácení stromů, ale následně také vytrhat a odvézt pařezy mimo lokalitu. Na celém povrchu odlesněného pruhu odstranit z lokality svrchní humózní vrstvu půdy. Pokud by nebylo toto dodrženo, lokalita by v krátké době zarostla expanzní vegetací (třtina křovištní, zlatobýl atd.) a opatření by zcela ztratilo svůj kompenzační efekt. Na lokalitě pomístně zůstanou stát vhodné solitérní stromy, budou zde menší deprese či naopak „kopečky“ k dosažení heterogenity území. U ranně sukcesních biotopů bude zajištěna následná údržba (pravidelné disturbance povrchu) k dlouhodobému udržení záměru podpory psamofilní bioty.
51. Vhodným preventivním opatřením řešit nezakrytý navazující úsek stavby 5510. Za takové opatření se nepovažuje husté osázení borovicemi.
52. V úseku, kde bude vytvářen bezlesý koridor, pokud možno zachovat porosty doubrav a skupinky stromů či porostů menší rozlohy z důvodu zabránění větrné eroze a poškození porostů bořivými větry.
53. Vytvořit členité lesní okraje, popř. prosvětlit některé porosty pro rozvoj ekotonových společenstev.
54. V prostoru bezlesého pásu vytvořit vhodné podmínky pro rychlejší kolonizaci zájmových druhů plazů, jedná se především o vytvoření kamenných mohyl coby úkrytů pro plazy nebo ponechání částí kmenů stromů či hromad větví.
55. Otevřené úseky silnice opatřit oplocením, které migrující živočichy navede až k nejbližšímu průchodu přes komunikaci.
56. Světelné zdroje použít na bázi HSE (vysokotlaká sodíková výbojka) s minimální emisí UV spektra a s barvou světla charakteru "oranžová-žlutá" tak, aby nedošlo k ohrožení bezpečnosti silničního provozu.
57. Provést opatření, která minimalizují kontaktní rizikové plochy střetu ptáků s projíždějícími vozidly - instalace obdobně tvarovaných stěn jako na mostě v Soboňkách také na nadzemních částech stavby 5511, zejména na MÚK Bzenec Přívoz a před vstupem do galerie u stavby 5510.
58. Instalovat vhodné hnízdní budky pro podporu některých dutinových druhů ptáků, např. dudka chocholátého, krutihlava obecného, a to instalací vhodných hnízdních budek v oblasti Bzenecké Doubravy; např. pro dudka chocholátého 200-250 budek, pro krutihlava obecného 400-500 budek. V lesích Bzenecké Doubravy ve spolupráci s Lesy ČR, s.p. vyhledávat a značit doupné stromy, které by byly v porostech při těžbě ponechány.

### **Zachování funkčnosti územních systémů ekologické stability (dále jen „ÚSES“)**

59. Zmírňující opatření, včetně způsobu následné revitalizace zasažených částí prvků ÚSES a významných krajinných prvků, zpracovat do prováděcího projektu stavby konkrétně pro každý dotčený prvek ÚSES a významný krajinný prvek. Pro nové výsadby použít výhradně geograficky původní druhy dřevin vhodné na konkrétní stanoviště.
60. Lokální biocentrum *LBC 14 U silnice* přeložit do lesa západně od silnice II/426.

61. V úseku od počátku trasy po km 33,250 ponechat regionální biokoridor RBK 134 na pravé straně záměru ve směru staničení.
62. Po dostavbě komunikace realizovat výsadbu tak, aby byla obnovena funkčnost prvků ÚSES – v trase křížených biokoridorů je proto v bezlesém pásu rozmístit solitérní dřeviny či jejich skupiny; obdobným způsobem obnovit funkčnost zasažených biocenter.

## **Doprava**

63. Součástí dokumentace k územnímu řízení (DÚR) bude zdůvodnění účelnosti mimoúrovňové křižovatky MÚK Bzenec-Přívov.
64. U bezprostředně navazujících záměrů dle Hodnocení vlivů na evropsky významné lokality a ptačí oblasti, Volf 2010 (tedy úseku R5510 a navýšení dopravních intenzit na silnici Bzenec-Strážnice) zajistit doklad o vyloučení významného negativního vlivu na evropsky významné lokality a ptačí oblasti.
65. Výstavbu a zprovoznění stavby 5511 časově i provozně koordinovat (spojit) minimálně se stavbou 5510. Rovněž tak je nepřijatelné zprovoznění stavby 5511 v časovém předstihu před stavbou 5510.
66. Zajistit dopravní obslužnost pásu mezi železniční tratí a tělesem R55 za účelem jeho dalšího obhospodařování včetně lesnického.

## **II. Pro fázi realizace**

67. Zpracovat havarijný plán v souladu s vyhláškou č. 450/2005 Sb., o náležitostech nakládání se závadnými látkami a náležitostech havarijního plánu, způsobu a rozsahu hlášení havárií, jejich zneškodňování a odstraňování jejich škodlivých následků.
68. V dalších fázích projektové přípravy naplánovat pro jednotlivé etapy výstavby postup a režim prací a navazující dopravy materiálu tak, aby nepříznivé vlivy na obyvatelstvo (především v lokalitě Soboňky) byly minimalizovány.
69. Minimalizovat dočasný zábor, a to zejména v prostoru lesního komplexu Bzenecká Doubrava. Staveništní dopravu provádět po linii budoucího tělesa komunikace a nezasahovat mimo těleso.
70. Vyloučit jakoukoliv staveništní dopravu směrem k lokalitě Váté písky.
71. Při výstavbě (budování násypů, finální terénní úpravy) v maximální možné míře využívat místního materiálu.
72. V okolí lokality Váté písky a uvnitř lesního komplexu nebudovat stavební dvory, dočasné skládky zemin, ani přístupové komunikace ke stavbě. Zvážit dočasné oplocení NPP Váté písky (ze strany ke stavbě) z důvodu zamezení přístupu osob ze stavby do tohoto cenného území.
73. Pro období výstavby účinně snižovat emise prachu z výstavby technologickými a organizačními opatřeními, tj. kropením či zakrýváním přepravovaných zemin, případně tlakovým omýváním zpevněných povrchů vozovek atd.
74. Veškerou mechanizaci pracující v okolí vodních toků a ploch udržovat v bezvadném technickém stavu.
75. Upřednostnit používání biodegradabilních provozních kapalin.

### III. Pro fázi provozu

76. Účinnost navržených a realizovaných protihlukových opatření objektivizovat na základě měření hluku v průběhu zkušebního provozu. Parametry měření stanovit tak, aby byla zajištěna reprezentativnost posouzení hlukové zátěže v chráněných prostorech charakterizovaných § 30 odst. 3 zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví, které mohou být potenciální hlukovou zátěží dotčeny, a to za standardních podmínek provozu.
77. Při hodnocení naměřených nebo vypočtených hodnot hluku uplatnit nejistoty odpovídající metodě měření nebo výpočtu a měření hluku v životním prostředí člověka provádět pouze držitelem osvědčení o akreditaci nebo držitelem autorizace dle § 83c zákona č. 258/2000 Sb.
78. V případě, kdy na základě výsledků měření hluku v průběhu zkušebního provozu bude zjištěno překročení hygienických limitů hluku pro chráněné prostory, navrhnout a realizovat další protihluková opatření.

#### Podmínky NATURA:

1. Provést monitoring potenciálně dotčených předmětů ochrany (lelek lesní, skřivan lesní), který v maximální možné míře objasní např. tahové cesty, preferovaná loviště, hnízdiště, místa odpočinku, rizikové situace na stávajících komunikacích a další ekologické a etologické charakteristiky jedinců a tím i velké části sledované populace. Pro potřebnou reprezentativnost výsledků je nutné zvolit dostatečně dlouhé monitorovací období (min. 3 - 4 roky) a dostatečně přesnou monitorovací metodu (např. telemetrický monitoring), přičemž pozorování a vyhodnocování musí provádět odborník na daný druh. Z uvedeného monitoringu sice nebude možné vytvořit přesný model, který by detailně kvantifikoval např. úmrtnost u daného tunelového portálu ještě před jeho realizací, bude z něj však možné zjistit míru pravděpodobnosti, kde a kdy ke střetům bude v daném území docházet a na základě výsledků přizpůsobit zmírňující opatření.
2. Provést opatření, která minimalizují kontaktní rizikové plochy střetu ptáků s projíždějícími vozidly - instalace obdobně tvarovaných stěn jako na mostě v Soboňkách také na nadzemních částech MÚK Bzenec-Přívoz (technické řešení těchto stěn se v současnosti jeví jako dostatečné). Stěny nemusí sloužit jako protihlukové, rozhodující je zabránění vletu lelka do prostoru komunikace.
3. Provést opatření, která co nejméně ztraktivní okolí rizikových ploch a případně v maximální možné míře vzdálí místa výskytu lelků - kolem rizikových částí provést takovou výsadbu, která bude pro druh „neproniknutelná“, resp. druhem zcela nepreferovaná (např. velmi hustý porost borovice); vzhledem k tomu, že toto opatření bude časově značně náročné, doporučujeme zahájit výsadbu co nejdříve, aby porost v období zahájení provozu již plnil svou funkci.

Toto opatření bude mít i příznivý dopad na „odstínění“ emisí, které mohou negativně ovlivňovat EVL Váté písky.

4. Koordinovat činnost na rizikových plochách tak, aby zde byl volen takový způsob hospodaření, který nebude „přitažlivý“ pro lelka lesního (nutno zkoordinovat s Lesním hospodářským plánem).
5. Pokračovat v monitoringu i po dostavbě záměru se zaměřením na sledování mortality na dotčených rizikových místech. Pokud by i přes všechna zmíněná opatření byla úmrtnost vysoká, bylo by nutné přikročit k definitivnímu technickému řešení, kterým by bylo kompletní zakrytí nadzemních částí tak, aby nemohlo dojít k vniknutí ptáků do prostoru

komunikace. Přestože se jedná z technického hlediska zřejmě o krajní řešení, doporučujeme již nyní s tímto faktorem počítat.

6. Vzhledem ke zvýšení imisní zátěže, podílet se např. finančně na provádění managementových opatřeních v EVL Váté písky (nebude-li dostatečné „odstínění“ emisí, jak je uvedeno v bodu 3. - pro věrohodné ověření skutečného „podílu“ na imisním pozadí doporučujeme provést referenční měření před zahájením provozu).
7. Během realizace stavby v době hnízdění kontrolovat místa, kudy se pohybuje mechanizace či osoby, na přítomnost snůšek (např. v rámci ekodozoru), zvláště pak po období pracovního klidu (pozastavení prací, zahájení prací na nové lokalitě, ...).
8. Ke snížení vlivu rušení je nutné práce rozdělit na jednotlivé úseky, aby po dobu jedné sezóny neprobíhaly práce v celém lesním úseku najednou nebo aby hlavní část prací probíhala mimo období hnízdění lelka lesního a skřivana lesního tj. mimo duben až červenec.
9. Pro bezlesý pás zajistit podmínky péče, a to iniciační i dlouhodobé:
  - prvotní osetí semenem z blízké lokality podél železniční trati, před osetím je nutné důsledně odstranit svrchní humusový půdní horizont,
  - následně neosazovat dřevinami a spoléhat na samovolné nálety borovice, později nálety v intervalu cca 8-10 let odstraňovat,
  - výsledný zápoj musí být velmi nízký - jen roztroušené dřeviny (asi jako na lokalitě u trati), přímo nad tunelem z technických důvodů dřeviny růst vůbec nemohou.
  - v intervalu cca 3-5 let provádět disturbance půdy, např. pojezd pásových vozidel, brány atd.

Toto stanovisko nenahrazuje vyjádření dotčených orgánů státní správy, ani příslušná povolení podle zvláštních předpisů.

Platnost tohoto stanoviska je 5 let ode dne jeho vydání s tím, že platnost může být na žádost oznamovatele prodloužena v souladu s ustanovením § 10 odst. 3 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.

**Ing. Jaroslava HONOVÁ, v. r.**  
ředitelka odboru  
posuzování vlivů na životní prostředí  
a integrované prevence  
(otisk razítka se státním znakem č. 11)

**Obdrží:**

*oznamovatel, dotčené správní úřady, dotčené územní samosprávné celky, zpracovatel dokumentace, zpracovatel posudku*