

D55, 5512 Rohatec – Lužice a D55, 5513 Lužice – Břeclav

Podklad pro prodloužení platnosti stanoviska EIA



Zpracovatel



HBH Projekt spol. s r.o.

Objednatel



ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC ČR
Ředitelství silnic a dálnic ČR

Obsah

Úvod.....	4
1 Popis záměru	6
2 Charakteristika současného stavu životního prostředí v dotčeném území.....	11
2.1 Obyvatelstvo a veřejné zdraví	11
2.1.1 Obyvatelstvo.....	11
2.1.2 Změny obytné zástavby v území.....	15
2.1.3 Veřejné zdraví.....	23
2.2 Intenzity dopravy.....	29
2.3 Ovzduší	32
2.3.1 Imisní a emisní charakteristika dotčeného území.....	32
2.3.2 Emise	33
2.3.3 Vliv na kvalitu ovzduší	40
2.4 Hluk, vibrace	53
2.5 Klima a vliv klimatických změn	60
2.5.1 Stav klimatu v zájmovém území.....	60
2.5.2 Změna klimatu a její vlivy	63
2.6 Voda.....	74
2.7 Půda	92
2.8 Instituty ochrany dle zákona č. 114/1992 Sb., v platném znění.....	98
2.8.1 Územní systém ekologické stability.....	98
2.8.2 Zvláště chráněná území.....	104
2.8.3 Natura 2000.....	105
2.8.4 Přírodní parky	109
2.8.5 Významné krajinné prvky	110
2.9 Biota.....	114
2.9.1 Flóra, fauna a ekosystémy	114
2.9.2 Biologická rozmanitost	139
2.9.3 Migrace.....	141
2.10 Horninové prostředí a přírodní zdroje.....	149
2.11 Hmotný majetek a kulturní dědictví včetně architektonických a archeologických aspektů	156
2.12 Extrémní poměry v dotčeném území	159
2.13 Staré ekologické zátěže	160
2.14 Území hustě zalidněná a nadměru zatěžovaná	161
2.15 Krajina.....	162
3 Změny poznatků a metod posuzování z hlediska jednotlivých složek	166
4 Závěr	171

5	Použité podklady	172
6	Přílohy	174

PŘÍLOHY

Příloha 1:	Stanovisko k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí č.j. 59378/ENV/11 ze dne 30.12.2011
Příloha 2:	Prodloužení platnosti stanoviska k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí č.j. MZP/2018/710/107 ze dne 15.9.2019
Příloha 3:	Vyjádření k záměru D55, stavbám 5512 Rohatec – Lužice a 5513 Lužice – Břeclav pod č.j. JMK 172791/2021 ze dne 6.12.2021
Příloha 4:	Dopravně inženýrské podklady (pouze digitálně na přiloženém CD)
Grafická příloha 1:	Přehledná situace – 1:60 000
Grafická příloha 2:	Environmentální charakteristiky – 1:20 000
Grafická příloha 3:	Ložisková ochrana – 1:70 000

NA PŘILOŽENÉM CD

Podklad pro prodloužení platnosti stanoviska EIA pro záměr „D55, 5512 Rohatec – Lužice a D55, 5513 Lužice – Břeclav“, digitální verze předkládaného dokumentu včetně příloh, prosinec 2021, HBH Projekt spol. s r.o.

Dokumentace EIA pro záměr „Rychlostní silnice R55 v úseku Rohatec – Břeclav“, červenec 2009, HBH Projekt spol. s r.o.

Úvod

Předložený dokument **Podklad pro prodloužení platnosti stanoviska EIA** je zpracován pro záměr **D55, 5512 Rohatec – Lužice a D55, 5513 Lužice – Břeclav**. V rámci procesu EIA je záměr veden pod jiným názvem, a to **Rychlostní silnice R55 v úseku Rohatec – Břeclav (MŽP240)**, jedná se však o shodný záměr, jehož název prošel úpravou vzhledem k platnosti nové legislativy v oblasti dopravních staveb a navazující investorské přípravy. Záměr je posouzený ve stupni technické studie.

Záměr v minulosti prošel procesem EIA podle zákona č.100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění (dále jen ZPV). Proces posuzování vlivů stavby na životní prostředí (Proces EIA) byl zahájen v říjnu 2008 podáním Oznámení (dle § 6 ZPV) na Ministerstvo životního prostředí (dále jen MŽP). Dokumentace EIA (dle § 8 ZPV) byla zveřejněna v prosinci 2009. Následně byl na tuto Dokumentaci EIA zpracován Posudek (dle § 9 ZPV). Veřejné projednání (dle § 17 ZPV) se uskutečnilo 27.6.2011 v Kulturním domě Mikulčice v Mikulčicích. MŽP vydalo dne 30.12.2011 k záměru souhlasné stanovisko (č.j. 59378/ENV/11) (Příloha 1).

Před uplynutím doby platnosti stanoviska EIA (30.12.2016) bylo 7.12.2016 požádáno o jeho prodloužení a jeho platnost byla následně prodloužena do 30.12.2021 (č.j. MZP/2018/710/107 ze dne 15.8.2019) (Příloha 2).

Vzhledem k omezené platnosti již prodlouženého stanoviska EIA a vzhledem k tomu, že dosud nebylo k záměru vydáno stavební povolení, byl investor nucen opět požádat o další prodloužení platnosti stanoviska dle § 9a, odst. 4 ZPV, v platném znění a písemně prokázat, že nedošlo ke změnám podmínek v dotčeném území nebo poznatků a metod posuzování, v jejichž důsledku by záměr mohl mít dosud neposouzené významné vlivy na životní prostředí.

Pro tyto účely byl zpracován tento *Podklad pro prodloužení platnosti stanoviska EIA* (dále jen Podklad), jehož hlavním účelem je prověřit platnost stanoviska EIA MŽP ve vztahu k možným změnám v dotčeném území a také to, jak se změnilo od doby vydání stanoviska EIA v roce 2011 a jeho následném prodloužení (zpracováno v roce 2016, vydáno v roce 2019) poznatky a metody posuzování z hlediska jednotlivých složek ŽP.

Podklad pro prodloužení platnosti stanoviska byl zpracován v souladu se sdělením Ministerstva životního prostředí ze dne 13.9.2018 (č.j. MZP/2018/710/2837, dále jen metodika), ve kterém jsou doporučeny náležitosti žádosti o prodloužení platnosti stanovisek EIA zohledňující nabytí účinnosti zákona č. 326/2017 Sb., kterým se mění zákon č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí.

Předkládaný dokument obsahuje původní informace z Dokumentace EIA z roku 2009 (zejména kapitoly C. Údaje o stavu životního prostředí v dotčeném území dokumentace EIA a další části požadované metodikou), které byly aktualizovány za účelem prodloužení platnosti stanoviska EIA.

Původní informace relevantní pro jednotlivé kapitoly dané přílohou č. 4 ZPV jsou zachovány pro srovnání (černý text). V řadě případů byly na základě zvyšujících se nároků na Dokumentaci EIA informace rozvedeny a doplněny. Takové změny zjištěné v rámci 1. prodloužení platnosti stanoviska EIA (č.j. MZP/2018/710/107 ze dne 15.8.2019) jsou pak podbarveny světle zeleně. Světle zeleně jsou vyznačeny i informace, které byly oproti situaci v době zpracovávání Dokumentace EIA změněny. Texty, které pozbyly na platnosti, jsou šedé a přeškrtnuté. Změny zjištěné v rámci zpracování podkladu pro opětovné prodloužení platnosti stanoviska EIA (2021) jsou pak podbarveny světle modře. Žlutě podbarvený je úvod do kapitoly a rekapitulace nastalé situace.

V části 2 Podkladu týkající se charakteristik současného stavu životního prostředí v dotčeném území je na konci každé kapitoly obsaženo stručné shrnutí zjištěných změn. U zjištěných změn byla v rámci každé kapitoly následně vyhodnocena jejich významnost, dostatečnost stávajících podmínek stanoviska EIA vzhledem ke zjištěným změnám a následně nutnost nového hodnocení dle ZPV.

V části 3 Podkladu jsou uvedeny změny poznatků a metod posuzování.

Zpracovány byly také změny dané novelizací ZPV v roce 2017. Zde se jedná hlavně o přidání některých nových kapitol (biodiverzita, zhodnocení změny klimatu, vymezení a posouzení stavu vodních útvarů).

Uvedená novelizace také změnila přílohu č. 4 ZPV, která stanovuje náležitosti dokumentace (rozčlenění do kapitol a jejich názvy). Pokud změna názvu kapitoly neznámá faktickou změnu obsahu kapitoly, byly názvy kapitol ponechány (z důvodu přehlednosti předloženého podkladu) v původním znění.

Kompletní Dokumentace EIA z roku 2009 je přílohou tohoto dokumentu na CD.

Předložený dokument *Podklad pro prodloužení platnosti stanoviska EIA* byl zpracován v Útvaru ekologie firmy HBH Projekt spol. s r.o. ve spolupráci s experty na dopravní inženýrství a bezpečnost dopravy.

Vysvětlivky:

Text	Vysvětlení
Abc	modré podbarvení – aktualizovaný text, zjištěné změny v rámci opětovného prodloužení, které je předmětem tohoto dokumentu
Abc	světle zelené podbarvení – zjištěné změny v rámci 1. prodloužení
Abc	žluté podbarvení – rekapitulace a komentář ke stanovisku EIA
Abc	přeškrtnutí – zrušený (neaktuální) text Dokumentace EIA z roku 2009
Abc	převzatý text Dokumentace EIA z roku 2009

Zkratka	Vysvětlení
Sdělení MŽP	Sdělení Ministerstva životního prostředí k platnosti stanovisek EIA podle zákona č. 100/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů a k obsahu žádostí o prodloužení platnosti stanovisek EIA ze dne 13.9.2018 (č.j.: MZP/2018/710/2837)
MŽP	Ministerstvo životního prostředí ČR
Podklad	Podklad pro prodloužení platnosti stanoviska EIA
ZOPaK	Zákon č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění
ZPV	Zákon č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a změně některých souvisejících zákonů, v platném znění
ŽP	životní prostředí

1 Popis záměru

Technické řešení záměru není předmětem posouzení při prodloužení platnosti stanoviska EIA. Změna projektu oproti stavu v EIA je hodnocena před zahájením každého navazujícího řízení v rámci vydání tzv. verifikačního závazného stanoviska dle §9a odst. 6 ZPV.

Od 1.1.2016 došlo ke zrušení označení rychlostní silnice a následné úpravě související dopravní legislativy, většina těchto silnic tak byla přeřazena do kategorie dálnic, včetně posuzovaného záměru, nyní je záměr označován jako dálnice D55. Technické řešení a popis záměru zůstal zachován. V převzatém textu z původní Dokumentace EIA z roku 2009 je z hlediska přehlednosti ponecháno označení R55, v novějších textech je již označeno D55.

Termíny zahájení a dokončení záměru jsou prodlouženy a rozděleny dle jednotlivých staveb, které jsou připravovány samostatně.

Název:

Rychlostní silnice R55 v úseku Rohatec – Břeclav

D55, stavba 5512 Rohatec – Lužice a D55, stavba 5513 Lužice – Břeclav

Proces EIA veden pod původním názvem **Rychlostní silnice R55 v úseku Rohatec – Břeclav**

Zařazení dle přílohy č. 1:

Kategorie I, sloupec A, bod 9.3 – Novostavby, rozšiřování a přeložky dálnic a rychlostních silnic.

Kategorie I (podléhá posuzování vždy), příslušný úřad MŽP, bod 48 – Silnice nebo místní komunikace o čtyřech a více jízdních pružích, včetně rozšíření nebo rekonstrukce stávajících silnic nebo místních komunikací o dvou nebo méně jízdních pružích na silnice nebo místní komunikace o čtyřech a více jízdních pružích, o souvislé délce od stanoveného limitu (10 km).

Rozsah:

- dostavba stávající dvoupruhové silnice I/55 na čtyřpruhovou dálnici D55 – v celkové délce **23,500 km** (km 40,000 – 63,500), šířkové uspořádání v kategorii **R 25,5/120**, se středním dělicím pásem
- úsek je rozdělen na dvě stavby: 5512 Rohatec – Lužice a 5513 Lužice – Břeclav
- výstavba mimoúrovňových křižovatek (MÚK) – mimoúrovňová křižení nahrazující stávající úrovně křižení – **MÚK Hodonín-východ** (silnice II/432), **MÚK Mikulčice** (přeložená silnice II/423), **MÚK Moravská Nová Ves** (silnice II/424 a III/4233), **MÚK Hrušky** (silnice III/4243), **MÚK Břeclav I** (dálnice D2), **MÚK Břeclav II** (silnice I/50, II/425, III/05531)
- plocha pro středisko správy a údržby dálnice (SSÚD) – **SSÚD Hodonín** v prostoru MÚK Hodonín-východ
- přeložky silnic – doplnění silniční sítě v návaznosti na nově budované MÚK
 - přeložka silnice **II/423** v délce **2100 m** (kategorie S 9,5/70) mezi Mikulčicemi a Josefovem
 - přeložka silnice **II/425** v délce **878 m** (kategorie S 9,5/80) u Břeclavi
 - přeložka silnice **III/05531** v délce **1505 m** (kategorie S 7,5/60) u Mikulčic
 - přeložka silnice **III/05531** v délce **3333 m** (kategorie S 7,5/60) u Hrušek
- vyvolané přeložky – úpravy a přeložky silnic nižších tříd, polních cest a inženýrských sítí v nezbytném rozsahu vyvolaném potřeby stavby

Umístění záměru:

kraj: Jihomoravský

obec: Břeclav, Hodonín, Hrušky, Lužice, Mikulčice, Moravská Nová Ves, Rohatec

katastrální území: Břeclav, Hodonín, Hrušky, Lužice u Hodonína, Mikulčice, Moravská Nová Ves, Rohatec

Termín zahájení a realizace:

- zahájení: 2013 2025
- dokončení: 2016 2028

v další projektové přípravě je posuzovaný záměr dělen na jednotlivé stavby s následujícími termíny zahájení a realizace:

stavba 5512 Rohatec – Lužice	2027-2030
stavba 5513 Lužice – Břeclav	2026-2029

Kumulace s jinými záměry:

Záměr má, vzhledem k regionálnímu významu, několik návazností na další připravované stavby v území:

Rychlostní silnice R55

- posuzovaný úsek je součástí tahu rychlostní silnice R55, připravovaného v koridoru Olomouc – Přerov – Hulín – Otrokovice – Uherské Hradiště – Hodonín – Břeclav. Posuzované stavby 5512 a 5513 navazují na stavbu 5511 Bzenec-Přívov – Rohatec, která prochází Bzeneckou doubravou.

Obchvat Břeclavi

- v MÚK Břeclav II přechází rychlostní silnice R55 v dvoupruhovou silnici I/55, vedenou jižním obchvatem Břeclavi, k hraničnímu přechodu Poštorná/Reinthal. Na tuto stavbu, označenou jako *Silnice I/55 Břeclav – obchvat* bylo v roce 2007 vydáno územní rozhodnutí. Přípravné práce však byly zastaveny, vzhledem ke změně koncepčního přístupu v tomto úseku, spočívající v pokračování čtyřpruhové komunikace od dálnice D2 až k státní hranici ČR/Rakousko, vycházející z usnesení vlády č. 735 z 9.6.2008.

Přípravné projekční práce v současné době pokračují.

Obchvat Hodonína

- západně od Hodonína bude přes MÚK Hodonín-západ připojena připravovaná silnice I/51, vedená jihozápadním obchvatem Hodonína. Na tuto stavbu, označenou jako *Silnice I/51 Hodonín – obchvat* bylo v roce 2009 vydáno stavební povolení.

Aktuálně se prověřuje efektivnost stavby.

V prostoru mezi MÚK Břeclav I a MÚK Břeclav II, v souběhu s dálnicí D2, je umístěna trasa vysokorychlostní tratě (VRT) mezi Brnem, Břeclaví a Vídní. Podrobnější technické parametry ani časové vymezení přípravy tohoto projektu nejsou v současné době přesně specifikovány.

Dle ZÚR JMK po aktualizaci kříží západně od Hrušek stávající silnici I/55 koridor pro výstavbu plynovodu (Moravia – VTL plynovod, mezi Tvrdonicemi a Bezměřovem). Tento záměr je v současné době dále projekčně připravován.

V posuzovaném území nejsou v současnosti plánovány další záměry, se kterými by mohlo docházet ke kumulaci negativních vlivů na životní prostředí.

Zdůvodnění potřeby záměru a jeho umístění:

Umístění a zdůvodnění potřeby záměru zůstává beze změny. Zaktualizována byla pouze část zabývající se aktuálním stavem přípravy dálnice D55.

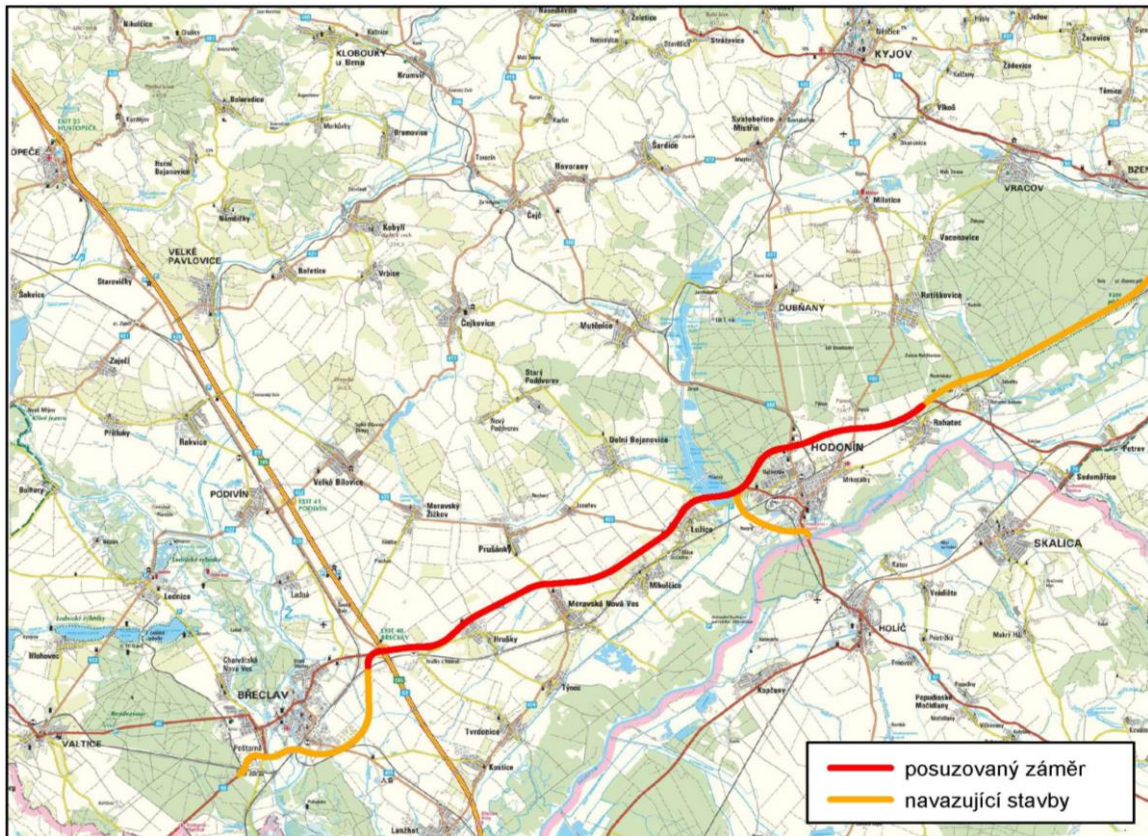
Dálnice D55 v úseku Rohatec – Břeclav představuje součást souvislého komunikačního tahu, vedeného v ose Olomouc (napojení na dálnici D35) – Přerov (v úseku Přerov – Hulín peáž s dálnicí D1) – Hulín (napojení na připravovanou dálnici D49) – Otrokovice – Uherské Hradiště – Hodonín – Břeclav (napojení na dálnici D2).

Dálnice D55 je v současnosti připravována v následujících stavebních celcích:

- stavba 5501 Olomouc – Kokory – souhlasné Stanovisko MŽP vydáno v srpnu 2006, prodlouženo v září 2008 a následně v srpnu 2010, prodlouženo v červenci 2019 (platnost do 30.7.2024)
- stavba 5502 Kokory – Přerov – souhlasné Stanovisko MŽP vydáno v srpnu 2006, prodlouženo v září 2008 a následně v srpnu 2010, prodlouženo v červenci 2019 (platnost do 30.7.2024)
- dálnice D1, stavba 0136 Říkovice – Přerov – souhlasné Stanovisko MŽP vydáno v prosinci 2000, ve výstavbě
- dálnice D1, stavba 0135 Kroměříž-východ – Říkovice – souhlasné stanovisko MŽP vydáno v srpnu 1999, realizováno
- stavba 5503 Hulín – Skalka – souhlasné Stanovisko MŽP vydáno v květnu 1999, realizováno
- stavba 5504 Otrokovice obchvat SV – realizováno
- stavba 5505 Otrokovice obchvat JV – souhlasné Stanovisko MŽP vydáno v červnu 2005, zahájení výstavby plánováno v roce 2018, realizováno
- stavba 5506 Napajedla – Babice – souhlasné Stanovisko EIA vydáno v listopadu 2005, probíhá územní řízení, probíhá příprava DSP
- stavba 5507 Babice – Staré Město – souhlasné Stanovisko EIA vydáno v listopadu 2005, prodlouženo v únoru 2009, vydáno územní rozhodnutí, v realizaci
- stavba 5508 Staré Město – Moravský Písek – souhlasné Stanovisko EIA vydáno v červenci 2006, vydáno územní rozhodnutí, v realizaci
- stavba 5509 Moravský Písek – Bzenec – souhlasné Stanovisko EIA vydáno v červenci 2006, vydáno územní rozhodnutí, stavební povolení vydáno, zahájeno výběrové řízení na zhotovitele
- stavba 5510 Bzenec – Bzenec-Přívóz – souhlasné Stanovisko EIA vydáno v červenci 2006, probíhá územní řízení
- stavba 5511 Bzenec-Přívóz – Rohatec – souhlasné Stanovisko EIA vydáno v červenci 2006, zpracovává se dokumentace pro územní rozhodnutí

V posuzovaném úseku mezi Rohatcem a Břeclaví (tedy stavby 5512 Rohatec – Lužice a 5513 Lužice – Břeclav) je situace specifická, neboť stávající silnice I/55 byla již v 70. a 80. letech přeložena do obchvatové trasy, v šířkovém uspořádání dvoupruhové komunikace jako polovina výhledové čtyřpruhové rychlostní silnice (tzv. příčná etapizace). Původní silnice I/55 procházející obcemi Rohatec, Hodonín, Lužice, Moravská Nová Ves a Hrušky byla převedena na komunikaci III. třídy.

Stávající silnice I/55 funguje v posuzovaném úseku jako spojnice dvou center jihovýchodní Moravy – Hodonína a Břeclavi, s přímou návazností na dálnici D2. Plní dopravní funkci jak pro tranzitní dopravu, tak slouží k přímé obsluze přilehlého území – napojuje řadu účelových komunikací a přímé sjezdy na přilehlé pozemky. To vše se projevuje v neustálém růstu intenzit dopravy, které se již v roce 2000 blížily kapacitě stávající kategorie S 11,5/80. Proto bylo přistoupeno k přípravám na jejím zkapacitnění.

Obrázek B.1: Umístění posuzovaného záměru**Popis záměru:*****varianta Nulová***

Varianta Nulová představuje stávající silnici I/55 v úseku od Rohatce po Břeclav. Tuto komunikaci úrovně kříží následující silnice: II/432 (Hodonín – Ratíškovice), I/51 (Hodonín – I/55), III/42222 (Lužice – Dolní Bojanovice), II/423 (Josefov – I/55), III/4233 (Prušánky – Moravská Nová Ves) a II/425 (Podivín – I/55). Mimoúrovňová křížení jsou realizována se silnicí II/431 (Hodonín – Dubňany) – tato křižovatka je navržena pro čtyřpruhové uspořádání – a s dálnicí D2 u Břeclavi.

varianta Aktivní

Varianta Aktivní představuje dostavbu a rekonstrukci stávající silnice I/55 (realizované v původní kategorii R 11,5/100) na čtyřpruhovou rychlostní silnici kategorie R 25,5/120.

Posuzovaný záměr se skládá ze dvou staveb, a to ze stavby 5512 Rohatec – Lužice (km 40,000 – 51,500), která začíná za MÚK Rohatec (připojení silnice I/55) a končí severně od obce Lužice a ze stavby 5513 Lužice – Břeclav (km 51,500 – 63,500).

Počátek posuzovaného úseku rychlostní silnice R55 je umístěn severně od Rohatce, za budoucí MÚK Rohatec (křižovatka se stávající silnicí I/55 přicházející od Strážnice, součást stavby 5511 Bzenec-Přívov – Rohatec). Trasa pokračuje jihozápadním směrem k Hodonínu, v km 40,397 je umístěn most na polní cestě a v km 41,284 kříží na mostním objektu vodní tok Olšíčka. Silnice II/432 Hodonín – Ratíškovice – Kyjov bude přeložena do nadjezdu a s rychlostní silnicí R55 bude propojena přes MÚK Hodonín-východ.

V severovýchodním kvadrantu této MÚK je umístěna plocha pro středisko správy a údržby rychlostní silnice (SSÚRS) Hodonín. Součástí areálu SSÚRS budou provozní budovy, sklady soli a inertního materiálu, čerpací stanice pohonných hmot a odpadové hospodářství. V areálu bude také umístěno dálniční oddělení Policie ČR. Areál SSÚRS bude posouzen v samostatném Procesu EIA.

Dále vede trasa severně od Hodonína, podchází trať ČD č. 255 Hodonín – Zaječí a silnici II/431 (ul. Brněnská) – oba mostní objekty byly v minulosti realizovány na výhledovou kategorii R 22,5/100, což si vyžádá zúžení krajnic navrhované rychlostní silnice. Silnice II/431 bude s rychlostní silnicí R55 propojena přes stávající MÚK Hodonín-sever, která byla realizována s ohledem na budoucí čtyřpruhové uspořádání, upraveny budou křižovatkové větve.

V následujícím úseku vede trasa přes lesní komplex Hodonínská doubrava severozápadně od Hodonína a v km 47,470 kříží vodní tok Studená chodba. Stávající úroňové napojení silnice I/51 (ul. Velkomoravská) bude zrušeno a nahrazeno MÚK Hodonín-západ (stavba „*Silnice I/51 Hodonín – obchvat*“ směrem k hraničnímu přechodu Hodonín/Holíč, investorem stavby je ŘSD ČR, Správa Brno). Za lesním komplexem přechází trasa přes Písečný a Lužický rybník, v km 48,640 kříží vodní tok Kyjovka.

Trasa pokračuje jihozápadním směrem k Lužicím, kde bude v km 49,329 přeložena silnice III/42222 Dolní Bojanovice – Lužice do nadjezdu. Odpočívka v km 49,500, která je v současnosti napojena na silnici I/55 a zároveň na silnici III/42222, bude po rekonstrukci napojena pouze na rychlostní silnici R55. Následující křížení se silnicí II/423 bude řešeno nadjezdem. Stávající silnice II/423 je v úseku Josefov – Lužice poškozena vlivem poddolování a proto bude přeřazena do sítě místních nebo účelových komunikací. Nově bude silnice II/423 vedena v trase polní cesty do Mikulčic (přeložka v délce 2100 m a kategorii S 9,5/70), rychlostní silnici R55 bude křížit podjezdem pod stávajícím mostem a bude s ní propojena přes MÚK Mikulčice. U Mikulčic bude doplněna přeložka silnice III/05531 (délka přeložky 1505 m, kategorie S 7,5/60), čímž obec získá obchvatovou trasu silnice III/05531.

Hlavní trasa rychlostní silnice R55 vede dále severně od Moravské Nové Vsi a Hrušek. Do MÚK Moravská Nová Ves bude napojena silnice II/424 Moravská Nová Ves – Lanžhot a silnice III/4233 vedoucí od Prušánek. Severně od obce Hrušky přechází přes hlavní trasu přeložená silnice III/4243, která je napojena na rychlostní silnici R55 v MÚK Hrušky. V místě MÚK Hrušky je navržen kolektor vpravo, který umožní napojení dvou logistických center v Hruškách, stávající čerpací stanici pohonných hmot a objekt služeb pro motoristy. Tento pravostranný kolektor je navržen až po křižovatku MÚK Břeclav II a měl by zajišťovat dopravní obslužnost případných dalších aktivit v tomto prostoru. V Hruškách u nádraží je na stávající silnici I/55 úroňově napojena silnice III/05531, toto křížení bude zrušeno bez náhrady.

Dále bude rychlostní silnice podcházet dálnici D2, se kterou bude propojena přestavěnou MÚK Břeclav I. Křižovatka čtyřlístkového tvaru vyžaduje kolektorové komunikace na dálnici D2 i rychlostní silnici R55, nový most na dálnici D2 přes rychlostní silnici R55 a rekonstrukci mostu na dálnici D2 přes trať ČD.

V km 63,530 je navržena MÚK Břeclav II, která propojí rychlostní silnici R55 s přeloženou silnicí III/05531 a s přeloženou silnicí II/425.

Přeložka silnice III/05531 je navržena v délce 3333 m a spojuje MÚK Břeclav II se stávající silnicí III/05531 u Hrušek. Pod dálnicí D2 je prochází v souběhu s železniční tratí Břeclav – Přerov. Přeložka silnice II/425 je navržena v délce 878 m a propojuje MÚK Břeclav II se stávající silnicí II/425 přicházející od Podivína.

Za MÚK Břeclav II přechází hlavní trasa rychlostní silnice R55 na dvoupruhové uspořádání silnice I/55 vedené v trase obchvatu Břeclavi, na který je vydáno územní rozhodnutí.

2 Charakteristika současného stavu životního prostředí v dotčeném území

Kapitola obsahuje jednotlivé charakteristiky současného stavu dotčeného území rozdělených do příslušných podkapitol. Texty jsou vzhledem k názornému zobrazení stavu v době zpracování Dokumentace EIA a současného stavu převzaty z původní Dokumentace EIA z roku 2009 a následně opatřeny změnami. Na konci každé podkapitoly je vyhodnocena významnost změn a dostatečnost podmínek ze stanoviska EIA (Příloha 1) s případnou nutností nového posouzení dle ZPV.

2.1 Obyvatelstvo a veřejné zdraví

2.1.1 Obyvatelstvo

Aktualizovány byly údaje počtů obyvatel (podle údajů Českého statistického úřadu platných k 31.12. 2020) a údaje o stavu územně plánovací dokumentace obcí.

Statistické údaje uvedené v této kapitole byly převzaty z údajů Českého statistického úřadu. ~~Jak počty obyvatel, tak rozlohy obcí jsou platné k 31.12.2008.~~ Počty obyvatel jsou vztaženy k 31.12.2020, zdroj Český statistický úřad.

Posuzovaný záměr leží v Jihomoravském kraji v území dvou obcí s rozšířenou působností – Hodonín a Břeclav. Záměr prochází přes 7 katastrálních území, 4 katastry (Rohatec, Hodonín, Lužice u Hodonína, Mikulčice) náležející pod Hodonín a 3 katastry (Moravská Nová Ves, Hrušky, Břeclav) náležející pod Břeclav.

Celkový počet obyvatel v území dotčených katastrů činí ~~62 392~~ 61 593, celková plocha je 220,15 km². Průměrnou hustotu obyvatel ~~283~~ 280 ob./km² lze pak označit za nadprůměrnou v porovnání s průměrnou hustotou obyvatel celé ČR.

V území se nachází dvě větší města – Hodonín a Břeclav, které každé dosahuje 25 tis. obyvatel a zvyšuje tak průměrnou hustotu zalidnění celého dotčeného území. Ostatní obce jsou menšího rozsahu a jejich počty obyvatel se pohybují do 3 tis. a mírně přes (Rohatec).

Průměrná hustota obyvatel jednotlivých katastrů je různorodá. Nejvyšší je na území města Hodonín (~~391~~ 385 ob./km²), následuje vzhledem k menší rozloze Lužice u Hodonína (~~386~~ 387 ob./km²) a dále území Břeclavi (~~323~~ 318 ob./km²). V porovnání s průměrnou hodnotou v celé ČR je nadprůměrné i území Rohatce (~~204~~ 200 ob./km²), průměrné území Mikulčic (128 ob./km²) a podprůměrné území Moravské Nové Vsi (~~111~~ 112 ob./km²) a Hrušek (~~100~~ 103 ob./km²).

V následující textu jsou uvedeny informace týkající se dotčených obcí a měst a jejich katastrálních území. Pro jednotlivá k.ú. je popsáno umístění přeložek silnic a mimoúrovňových křižovatek vzhledem k posuzovanému záměru, stručně je popsán aktuální stav schválených územně plánovacích dokumentů a jejich soulad s posuzovaným záměrem.

Vyjádření stavebních úřadů obcí s rozšířenou působností (Hodonín a Břeclav) ohledně souladu s platnou územně plánovací dokumentací v jejich obvodu jsou součástí *Přílohy 1 Dokumentace EIA (na příloženém CD)*.

Břeclav

— počet obyvatel je 24 242

— počet obyvatel je 24 941

— počet obyvatel je 24 554

— katastrální výměra je 7 711 ha

— ÚPD: *Územní plán sídelního útvaru Břeclav* – Ing. arch. Pavel Mackerle, Urbanistické středisko Brno, 1995

— *Změna č. 1* – Ing. arch. Pavel Mackerle, Urbanistické středisko Brno, 1997

- ~~Změna č. 2~~ — Ing. arch. Pavel Mackerle, Urbanistické středisko Brno, účinnost od 18.12. 1999
- ~~Změna č. 3~~ — Ing. arch. Pavel Mackerle, Urbanistické středisko Brno, 2001
- ~~Změna č. 4~~ — Ing. arch. Pavel Mackerle, Urbanistické středisko Brno, účinnost od 5. 12. 2006
- ~~Změna č. 5.01~~ — Ing. arch. Pavel Mackerle, Urbanistické středisko Brno, účinnost od 16. 10. 2007
- ~~Změna č. 6~~ — Ing. arch. Pavel Mackerle, Urbanistické středisko Brno, účinnost od 27. 4. 2009
- **ÚPD: Územní plán Břeclav** – Ing. arch. Vojtěch Mencl, Brno, účinnost 9.6.2017
- na k.ú. Břeclav je navrženo přestavění MÚK Břeclav I s dálnicí D2 a MÚK Břeclav II se silnicí III/05531 a II/425
- pro dopravní obsluhu území je v ÚPD vymezen koridor kolem stávající silnice I/55 a plochy pro mimoúrovňové křižovatky, všechny vymezené plochy jsou v souladu s posuzovaným stavem silniční sítě
- pro dopravní obsluhu v území je v ÚPD vymezen koridor kolem stávající silnice I/55, plocha pro mimoúrovňovou křižovatku s dálnicí D2 a plocha pro obchvat Břeclavi, vedení přeložky silnice II/425 je mimo navrženou plochu a ÚPD nezohledňuje přeložku silnice III/05531 a její mimoúrovňové křížení se silnicí I/55 v trase obchvatu Břeclavi

Hodonín

- počet obyvatel je 25 687
- počet obyvatel je 24 796
- počet obyvatel je 24 385
- katastrální výměra je 6 335 ha
- ~~ÚPD: Územní plán sídelního útvaru Hodonín~~ – Ing. arch. Pavel Mackerle, Urbanistické středisko Brno, účinnost od 1.3. 1997
- ~~schváleny Změny č. 1, 2, 4, 5, 7, 9, 10, 16, 18, 19, 21, 24, 25, 30, 31, 33, 34, 40, 41~~
- **ÚPD: Územní plán Hodonín** – Ing. arch. Martin Vávra, Urbanistické středisko Brno, účinnost od 23.11. 2012
- **Změna č. 1** – Ing. arch. Martin Vávra, Urbanistické středisko Brno, účinnost od 8.10. 2014
- **Změna č. 2** – Ing. arch. Vanda Ciznerová, Urbanistické středisko Brno, účinnost od 4.3. 2017
- na k.ú. Hodonín jsou navrženy MÚK Hodonín-východ se silnicí II/432, MÚK Hodonín-sever se silnicí II/431, která byla postavena v rámci silnice I/55 a dojde pouze k napojení záměru jednou rampou a MÚK Hodonín-západ, která je součástí stavby „Silnice I/51 Hodonín-obchvat“ a opět dojde pouze k napojení záměru rampou
- v ÚPD soulad s vedením R55, MÚK Hodonín východ má vzdálenostní odchylky ve vedení ramp

Hrušky

- počet obyvatel je 1 483
- počet obyvatel je 1 589
- počet obyvatel je 1 640
- katastrální výměra je 1 591 ha
- **ÚPD: Územní sídelního útvaru Hrušky** – Ing. arch. Darina Čujanová, S-projekt plus, a.s., Zlín, 1996
- **Změna č. 1** – Ing. arch. Darina Čujanová, S-projekt plus, a.s., Zlín, 1998
- **Změna č. 2** – Ing. arch. Milan Hučík, AR projekt s.r.o., Brno, účinnost od 22. 4. 2003
- **Změna č. 3** – Ing. arch. Milan Hučík, AR projekt s.r.o., Brno, účinnost od 5. 1. 2007
- **Změna č. 4A** – Ing. arch. Milan Hučík, AR projekt s.r.o., Brno, účinnost od 18. 5. 2007
- **Změna č. 5** – Ing. arch. Milan Hučík, AR projekt s.r.o., Brno, účinnost od 11. 6. 2008
- **Změna č. 6** – Ing. arch. Milan Hučík, AR projekt s.r.o., Brno, účinnost od 18. 10. 2011 (2 plochy v blízkosti záměru, změna na plochy služeb pro silniční dopravu)
- na k.ú. Hrušky je navržena MÚK Hrušky
- v ÚPD soulad s vedením R55 i umístěním MÚK, sjezdy do průmyslové oblasti jsou menšího rozsahu

Lužice

- počet obyvatel je 2 765
- počet obyvatel je 2 944
- počet obyvatel je 2 950
- katastrální výměra je 762 ha
- ~~ÚPD: Územní plán obce Lužice~~ – Ing. arch. Pavel Mackerle, Urbanistické středisko Brno, účinnost od 10.7. 2001

- ~~Změna č. 1~~ – Ing. arch. Pavel Mackerle, Urbanistické středisko Brno, účinnost od 7.5. 2009
- ~~Změna č. 2~~ – Ing. arch. Pavel Mackerle, Urbanistické středisko Brno, účinnost od 7.5. 2009
- ÚPD: **Územní plán Lužice** – Ing. arch. Lenka Holoušová Pecuchová, Ing. arch. Pavel Holouš, H.arch projekt s.r.o., Hodonín, účinnost od 17.7.2015
- Změna č. 1 – Ing. arch. Lenka Holoušová Pecuchová, Ing. arch. Pavel Holouš, H.arch projekt s.r.o., Hodonín, účinnost od 5.12.2020
- na k.ú. Lužice u Hodonína je navržena přeložka silnice III/42222 a převedení silnice II/423 přes R55
- v ÚPD soulad s vedením R55

Mikulčice

- počet obyvatel je 1 999
- počet obyvatel je 1 959
- počet obyvatel je 1 956
- katastrální výměra je 1 530 ha
- ÚPD: **Územní plán sídelního útvaru Mikulčice** – Ing. arch. Pavel Mackerle, Urbanistické středisko Brno, účinnost od 1.8. 1998
- ~~Změna č. 1~~ – Ing. arch. Pavel Mackerle, Urbanistické středisko Brno, účinnost od 18.10. 2004
- ~~Změna č. 2~~ – Ing. arch. Pavel Mackerle, Urbanistické středisko Brno, účinnost od 23.5. 2008
- ~~Změna č. 3a~~ – Ing. arch. Pavel Mackerle, Urbanistické středisko Brno, účinnost od 25.9. 2009 (plochy změny nejsou v dotčeném území záměru)
- ~~Změna č. 3b~~ – Ing. arch. Vanda Cisznerová, Urbanistické středisko Brno, účinnost od 22.11. 2012 (plochy změny nejsou v dotčeném území záměru)
- ÚPD: **Územní plán Mikulčice** – Ing. arch. Vanda Cisznerová, Urbanistické středisko Brno, Hodonín, účinnost od 14.2.2019
- na k.ú. Mikulčice je navržena MÚK Mikulčice s přeloženou silnicí II/423 a přeložka silnice III/05531
- v ÚPD soulad s vedením R55, navržen odlišný typ mimoúrovňové křižovatky, přeložka silnice III/05531 má vzdálenostní odchylky
- v ÚPD soulad s vedením D55, navržen koridor pro umístění komunikace D55 (plocha dopravní infrastruktury silniční) včetně prostoru pro MÚK Mikulčice, další plocha vymezena pro přeložku silnice III/05531

Moravská Nová Ves

- počet obyvatel je 2 545
- počet obyvatel je 2 610
- počet obyvatel je 2 613
- katastrální výměra je 2 341 ha
- ÚPD: **Územní plán Moravská Nová Ves** – Ing. arch. Milan Hučík, AR projekt, s.r.o., Brno, účinnost od 18.10. 2008
- **Změna č. 1** – Ing. arch. Milan Hučík, AR projekt, s.r.o., Brno, účinnost od 12.4. 2011 (plochy změny nejsou v dotčeném území záměru)
- na k.ú. Moravská Nová Ves je navržena MÚK Moravská Nová Ves s přeloženou silnicí II/424 a III/4233
- v ÚPD soulad s vedením R55 i umístěním MÚK

Rohatec

- počet obyvatel je 3 466
- počet obyvatel je 3 553
- počet obyvatel je 3 495
- katastrální výměra je 1 745 ha
- ÚPD: **Územní plán obce Rohatec** – Ing. arch. Pavel Mackerle, Urbanistické středisko Brno, účinnost od 27.6. 2001
- ~~Změna č. 1~~ – Ing. arch. Pavel Mackerle, Urbanistické středisko Brno, účinnost od 13.3. 2006
- ~~Změna č. 2~~ – Ing. arch. Vanda Cisznerová, Urbanistické středisko Brno, účinnost od 1.11. 2010 (plochy změny nejsou v dotčeném území záměru)

- ~~— **Změna č. 3** — Ing. arch. Pavel Mackerle, Urbanistické středisko Brno, účinnost od 5.1. 2011 (plochy změny nejsou v dotčeném území záměru)~~
- ~~— **Změna č. 4** — Ing. arch. Pavel Mackerle, Urbanistické středisko Brno, účinnost od 29.3. 2013 (plochy změny nejsou v dotčeném území záměru)~~
- ÚPD: **Územní plán Rohatec** – Ing. arch. Vanda Ciznerová, Urbanistické středisko Brno, účinnost od 30.6. 2018
- do k.ú. Rohatec zasahuje větev MÚK Hodonín-východ, která obepíná SSÚRS
- v ÚPD soulad s vedením R55, není navržena plocha pro SSÚRS
- v ÚPD soulad s vedením D55, navržen koridor pro umístění komunikace D55 (plocha silniční dopravy) včetně prostoru pro SSÚD

2.1.2 Změny obytné zástavby v území

Tato kapitola byla do podkladu pro prodloužení platnosti stanoviska EIA přidána nově na základě požadavku Sdělení MŽP ČR. Jejím cílem je identifikovat změny v obytné zástavbě v dotčeném území, které proběhly od doby zpracování Dokumentace EIA (2009). Tyto změny budou dále použity pro stanovení dostatečnosti opatření k ochraně obyvatel před negativními vlivy záměru.

Grafické znázornění změn je zobrazeno na podkladu ortofoto (zdroj ČÚZK – archivní ortofoto z roku 2009 a aktuální stav z roku 2020), vybrána byla nejbližší časově odpovídající období, pro něž byla ortofota k dispozici, z hlediska současného stavu je posledním zpracovaným obdobím rok 2020.

Aktualizace informace o výstavbě nových objektů od doby zpracování Dokumentace EIA

výrobní a skladové prostory

Hodonín

- u severovýchodní křižovatkové větvi – 1 objekt (obchod se skladem)
- jihozápadní kvadrant MÚK Hodonín-sever – 2 objekty (čerpací stanice, obchod se skladem)

Hrušky

- objekt u autobazaru u silnice III/4243 – ve střetu s přeložkou silnice III/4243
- rozšíření objektu u autobazaru u čerpací stanice
- jižně od záměru naproti čerpací stanici – rozšíření stávajícího průmyslového objektu a výstavba dalšího

objekty k bydlení

Hodonín

- jihovýchodní kvadrant MÚK Hodonín-sever za a vedle areálu – rodinné domy (10) – nedosahuje limitních hodnot hluku

Lužice

- jižně od trasy záměru v prostoru mezi silnicí III/42222 (ul. Bojanovická) a ulicí Vinohrádky výstavba nové obytné lokality Dobrovolská ulice (32 domů) – za předběžně navrženou protihlukovou stěnou nedosahuje limitních hodnot, mezi zástavbou a tělesem silnice zemní val a zeleň

Moravská Nová Ves

- jižně od záměru podél silnice II/424 – 2 objekty k bydlení a služby – za předběžně navrženou protihlukovou stěnou nedosahuje limitních hodnot

Hrušky

- ulice Na Kanadě jižně od záměru za průmyslovými objekty – rodinné domy (7) – za předběžně navrženou protihlukovou stěnou nedosahuje limitních hodnot

Hodonín

- jihovýchodní kvadrant MÚK Hodonín-sever za a vedle areálu – rodinné domy (10) – nedosahuje limitních hodnot hluku

Hodonín - rok 2009



Hodonín - aktuální stav (rok 2020)



Objekty se nachází na úrovni vedlejšího objektu (Domov pro seniory), v rámci bodů stanoviska na ochranu před hlukovou zátěží bude nutné v dalším stupni prověřit hlukové ovlivnění celé této oblasti a v případě potřeby navrhnout protihluková opatření.

Objekty již byly v době zpracování Dokumentace EIA postaveny, ale nebyly zobrazeny v mapových přílohách, v rámci Hlukové a Rozptylové studie jako součást Dokumentace EIA s nimi bylo počítáno.

Lužice

– jižně od trasy záměru (cca km 49,500-49,800) v prostoru mezi silnicí III/42222 (ul. Bojanovická) a ulicí Vinohrádky výstavba nové obytné lokality Dobrovolská ulice (32 domů) – za předběžně navrženou protihlukovou stěnou nedosahuje limitních hodnot, mezi zástavbou a tělesem silnice navíc zemní val a zeleň

Lužice - rok 2009**Lužice - aktuální stav (rok 2020)**

V lokalitě probíhá v současné době další výstavba, která není aktuálně zachycena na mapových podkladech (nejaktuálnější toto ortofoto). Zástavba se nachází dále než současná zástavba v ulici U Hájku. V rámci výstavby předmětné obytné lokality v ulici Dobrovolského byl realizován zemní val do tvaru L mezi vlastní zástavbou a stávající silnicí I/55 (patrný i na ortofotce).

V proluce ulice Dobrovolského byl dostavěn 1 dům.

V rámci bodů stanoviska na ochranu před hlukovou zátěží bude nutné v dalším stupni prověřit hlukové ovlivnění celé této oblasti a v případě potřeby optimalizovat již navržená protihluková opatření.

Moravská Nová Ves

– jižně od záměru podél silnice II/424 – 2 objekty k bydlení a služby – za předběžně navrženou protihlukovou stěnou nedosahuje limitních hodnot

Moravská Nová Ves - rok 2009**Moravská Nová Ves - aktuální stav (rok 2020)**

Jeden z objektů se nachází nepatrně blíže než stávající zástavba na ulici Na Koncích. Objekty jsou od trasy silnice I/55 (po realizaci záměru D55) částečně odcloněny stávajícími objekty průmyslu a služeb.

Další 1 rodinný dům byl postaven v proluce v ulici Na Koncích.

V rámci bodů stanoviska na ochranu před hlukovou zátěží bude nutné v dalším stupni prověřit hlukové ovlivnění celé této oblasti a v případě potřeby optimalizovat již navržená protihluková opatření.

Hrušky

– ulice Na Kanadě jižně od záměru za průmyslovými objekty (cca km 59,500) – rodinné domy (7) – za předběžně navrženou protihlukovou stěnou nedosahuje limitních hodnot

Hrušky - rok 2009**Hrušky - aktuální stav (rok 2020)**

Objekty se nachází na úrovni stávající zástavby v ulici Polní a směrem dále od záměru. Tyto objekty jsou částečně odcloněny rozšířením původního průmyslového objektu.

Objekty již byly v době zpracování Dokumentace EIA postaveny, ale nebyly zobrazeny v mapových přílohách, v rámci Hlukové a Rozptylové studie jako součást Dokumentace EIA s nimi bylo počítáno.

Do proluk v ulicích Na Aleji a Sklepní byly dostavěny 2 rodinné domy.

V rámci bodů stanoviska na ochranu před hlukovou zátěží bude nutné v dalším stupni prověřit hlukové ovlivnění celé této oblasti a v případě potřeby optimalizovat již navržená protihluková opatření.

2.1.3 Veřejné zdraví

Kapitola byla aktualizována včetně podkapitol týkajících se hluku a znečišťování ovzduší, a to na základě aktualizovaných údajů z hlukové a imisní studie.

Aktuálně byly tyto závěry revidovány (viz text níže) na základě zjištění uvedených v kapitole 2.3 Ovzduší a 2.4 Hluk, vibrace.

V říjnu 2020 byla publikována aktualizace autorizačního návodu AN 15/04 verze 5: Autorizační návod k hodnocení zdravotního rizika expozice hluku, SZÚ, Praha, 2020. Tato aktualizace doporučuje pro hodnocení expozice obyvatelstva hlukem kromě použití deskriptoru L_n i deskriptor L_{dvn} . Vzhledem k tomu, že v Dokumentaci EIA z roku 2009 byly použity deskriptory L_n i L_d , lze konstatovat, že rozšíření o deskriptor L_{dvn} již nepřinese zásadní změnu do závěru vyhodnocení. Vyhodnocení z roku 2009 tak lze, s přihlédnutím k závěrům kapitol 2.2 (Intenzity dopravy) 2.3 (Ovzduší) a 2.4 (Hluk, vibrace), považovat za aktuální a stále platné.

Kapitola vychází ze studie „*Expertní analýza záměru – D55, stavba 5512 Rohatec – Lužice, stavba 5513 Lužice – Břeclav*“, kterou zpracoval Prof. MUDr. Jaroslav Kotulán, CSc. jako podklad pro tento dokument na základě aktualizovaných údajů z hlukové a rozptylové studie.

Původní studie „*Hodnocení zdravotních rizik pro záměr „Rychlostní silnice R55, stavby 5512 a 5513 v úseku Rohatec – Břeclav*“, kterou zpracoval Prof. MUDr. Jaroslav Kotulán, CSc. jako podklad pro Dokumentaci EIA z roku 2009, je přiložena v digitální podobě na CD jako součást tohoto dokumentu.

VLIVY NA OBYVATELSTVO (VEŘEJNÉ ZDRAVÍ)

Při definování změn, ke kterým došlo od zpracování Dokumentace EIA a které mají současně zdravotní význam, se došlo k závěru, že se jedná pouze o dopravní frekvenci a z ní vycházející odchylky v hlukovém a imisním zatížení dotčeného území. Vyhodnocena byla především místa, kde se trasa připravované silnice přibližuje obytnému území. Takovéto potenciálně dotčené lokality byly vybrány pro analýzu znečišťování ovzduší i pro rušení hlukem. Podkladem k hodnocení byly aktualizované údaje z hlukové a imisní studie (viz. kapitola D.1.2 a D.1.3).

Hluk

Podkladem k posouzení platnosti dřívějšího hodnocení zdravotního vlivu hlukových zátěží pro současnost je srovnání výsledků *Hlukové studie*, která byla součástí Dokumentace EIA z roku 2009, a aktualizace hlukových výpočtů pro potřeby tohoto dokumentu. V uvedené aktualizaci byly použity přesnější metody hodnocení intenzity dopravy, v modelu dopravně urbanistické situace bylo zkorigováno výškové vedení *varianty Nulové*. Z uvedených důvodů nelze považovat hodnoty hluku uvedené v původní hlukové studii za plně srovnatelné s aktualizovanými hodnotami.

Byly porovnávány výpočty hlukových hladin pro 14 vybraných referenčních bodů v blízkém obytném území. Ve *variantě Nulové* jsou aktualizované vypočtené hodnoty ve všech případech nižší, než v původní *Hlukové studii*. Ve *variantě Aktivní* převažuje obdobný trend, avšak v několika kontrolních bodech jsou aktualizované hodnoty vyšší. Tuto skutečnost lze podle uvedené aktualizace vysvětlit odlišným umístěním výpočtového bodu nebo změnou dopravně urbanistickou situací oproti původnímu modelu.

S ohledem na uvedené výsledky můžeme celkově konstatovat, že aktualizované hodnoty jsou nižší než hodnoty vypočtené v původní *Hlukové studii*. Ojedinelé vyšší hodnoty lze přičíst na vrub nedostatkům původního modelu, který odpovídal kvalitě a míře podrobnosti v té době dostupných podkladů.

Na základě těchto skutečností je možno konstatovat, že údaje pro zdravotní účinky hluku charakterizované v původní dokumentaci EIA zůstávají nadále v platnosti a jsou plně použitelné i pro současnou prognózu založenou na aktualizovaných podkladech.

Znečišťování ovzduší

Jako podklad k posouzení platnosti dřívějšího hodnocení zdravotního vlivů škodlivin z ovzduší pro současnost je použito srovnání výsledků *Rozptylové studie*, která byla součástí Dokumentace EIA, s aktualizovaným výpočtem sledovaných znečišťujících látek. Uvedená aktualizace prezentuje vypočtené maximální koncentrace na území všech 11 blízkých obcí.

Při srovnání vypočtených imisí z obou posuzovaných období bylo přihlédnuto ke změnám, které jsou blíže popsány v aktualizaci výpočtů sledovaných znečišťujících látek (viz *kap. D.1.2.*).

Podrobné vyhodnocení vlivů jednotlivých znečišťujících látek je následující. Zároveň je okomentováno srovnání mezi hodnotami uvedenými v Dokumentaci EIA a aktualizovanými údaji.

OXID UHELNATÝ (CO)

Posuzovány byly imise oxidu uhelnatého vypočtené jako maximální osmihodinový průměr v jednotlivých obcích. Přestože se jedná o vzestupy mezi nálezy v Dokumentaci EIA a aktualizovanými údaji, ze zdravotního hlediska zůstávají zcela bezvýznamné, neboť se ve všech případech pohybují hluboko pod stanoveným limitem, takže ani v součtu s místním pozadím, které je rovněž hluboce podlimitní, nemohou mít negativní zdravotní význam.

V současném výpočtu (viz kapitolu 2.3 Ovzduší) jsou hodnoty pod úrovní hodnot z Prodloužení 2017. Lze tedy konstatovat, že závěry dosažené jak v Dokumentaci EIA, tak v Prodloužení 2017 zůstávají v platnosti.

OXID DUSIČITÝ (NO₂)

Do srovnání vstupují výpočty maximálních imisí oxidu dusičitého. Výsledky ročních průměrů v Dokumentaci EIA a aktualizovaných údajů jsou obdobné.

U přírůstků hodinového maxima oxidu dusičitého v aktualizovaných údajích, které se pohybují do 39 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$, je nanejvýš pravděpodobné, že nebude překročen příslušný limit.

V současném výpočtu (viz kapitolu 2.3 Ovzduší) jsou hodnoty mírně pod úrovní hodnot z Prodloužení 2017, resp. na cca poloviční úrovni v případě krátkodobých koncentrací NO₂. Lze tedy konstatovat, že závěry dosažené jak v Dokumentaci EIA, tak v Prodloužení 2017 zůstávají v platnosti.

SUSPENDOVANÉ LÁTKY V OVZDUŠÍ (PM₁₀ A PM_{2,5})

Posuzovány byly vypočtené prognózy imisí suspendovaných látek v ovzduší, vyjádřených jako PM₁₀.

Rozdíly průměrných ročních hodnot mezi údaji v Dokumentaci EIA a aktualizovanými údaji jsou minimální a při nízkém místním pozadí (do 27 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$) zůstávají celkové imisní zátěže spolehlivě pod stanoveným limitem 40 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ a dokonale vyhovují zákonným požadavkům.

Maximální krátkodobé (denní) imisní koncentrace suspendovaných látek v ovzduší taktéž nemohou vést k překročení limitu.

Roční průměry suspendovaných látek vyjádřené charakteristikou PM_{2,5}, pro než byl u nás nově zaveden limit zákonem č. 201/2012 Sb., v posuzovaných obcích dosahují při *variantě Nulové* nanejvýš 0,28 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$, při *variantě Aktivní* nanejvýš 0,37 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$. V těchto minimálních úrovních je můžeme považovat za prakticky shodné a konstatovat, že jsou hluboce (o dva řády) podlimitní.

V současném výpočtu (viz kapitolu 2.3 Ovzduší) jsou hodnoty mírně vyšší, jak hodnoty z Prodloužení 2017. Lze však konstatovat, s ohledem na celkově nízké imisní příspěvky, že závěry dosažené jak v Dokumentaci EIA, tak v Prodloužení 2017 zůstávají v platnosti.

BENZEN (C₆H₆)

Výsledky výpočtů průměrných ročních imisních koncentrací benzenu jsou vesměs nepatrné, oproti platnému limitu, o 3 až 4 řády nižší. Jsou tedy hluboko pod úrovní, která by mohla mít jakýkoli zdravotní význam.

V současném výpočtu (viz kapitolu 2.3 Ověření) jsou hodnoty mírně pod úrovní hodnot z Prodloužení 2017. Lze tedy konstatovat, že závěry dosažené jak v Dokumentaci EIA, tak v Prodloužení 2017 zůstávají v platnosti.

BENZO[A]PYREN (C₂₀H₁₂)

Vypočtené imisní koncentrace i zjištěné rozdíly se pohybují o 2 až 4 řády pod úrovní stanoveného limitu. Jsou tedy zdravotně bezvýznamné.

V současném výpočtu (viz kapitolu 2.3 Ověření) jsou hodnoty mírně pod úrovní hodnot z Prodloužení 2017. Lze tedy konstatovat, že závěry dosažené jak v Dokumentaci EIA, tak v Prodloužení 2017 zůstávají v platnosti.

Celkově můžeme k prognózám škodlivin v ovzduší konstatovat, že i když jsou výsledky podle výpočtů z aktualizovaných údajů oproti Dokumentaci EIA místy odlišné, zůstávají nadále spolehlivé a většinou velmi výrazně pod stanovenými limity, takže nemají zdravotní význam a výsledky zdravotního hodnocení na základě zaktualizovaných podkladů zůstávají nadále v platnosti.

Aktuální výpočet potvrdil závěry dosažené v Prodloužení 2017. Lze tedy konstatovat, že závěry dosažené jak v Dokumentaci EIA, tak v Prodloužení 2017 zůstávají v platnosti.

Následující podkapitoly zůstávají beze změny.

Další vlivy

Automobilový provoz s rostoucí hustotou zvyšuje nebezpečí dopravních úrazů, zejména v místech častého přechodu chodců, pohybu cyklistů apod. Z tohoto hlediska jsou obě varianty výhodné tím, že jsou vedeny mimo obytné území.

Vlivy v době výstavby

Stavba bude zřejmě realizována postupně po etapách, čímž se rušivé vlivy (zejména prašnost, výfukové plyny, hluk a zvýšené úrazové riziko) budou časově posouvat v blízkosti přilehlých obcí. Mohou působit v místech přiblížení k lidským sídlům jednak přímo z trasy silnice, jednak z přilehlých pracovišť (stavebních dvorů). Intenzivněji budou takové faktory působit v místech větší koncentrace stavebních prací (např. kolem mostních objektů). Významným rušivým elementem může být také doprava zeminy a stavebního materiálu nákladními automobily, pokud bude ve vyšších frekvencích vedena přes blízké obce.

Poněvadž zatím není známá organizace stavby, není možné posoudit v detailech míru a charakter rušení obyvatelstva v jednotlivých lokalitách. Bude to umožněno až v dalších fázích projekce, kdy bude podrobně znám postup prací, dopravní nároky a dopravní trasy.

V jednotlivých fázích podrobné projekce bude třeba zajistit, aby plány a režim prací byly připravovány nejen s ohledem na organizační potřeby stavby samé, ale i s vysokou pozorností pro dosažitelnou minimalizaci nepříznivých vlivů na obyvatelstvo.

Psychosociální vlivy

Po stránce psychické může silnice v jednotlivých lokalitách na přechodnou dobu narušovat pohodu obyvatel v období výstavby.

Záměr nebude mít nepříznivé sociální dopady. Přínosem budou nové pracovní příležitosti po dobu její výstavby.

Exponované obyvatelstvo

Realizací *varianty Aktivní* se pro naprostou většinu obyvatel v okolí posuzované silnice hlukové poměry ani znečištění ovzduší oproti *variantě Nulové* významně nezmění. O cca 150 bude méně obyvatel exponovaných ve dne ekvivalentním hlukovým hladinám 65 – 70 dB, které mohou mít již přímé zdravotní účinky. O cca 250 ubude obyvatel s významným rušením spánku (hladiny blízké 60 dB).

V době výstavby silnice mohou být lidé z blízkých obytných lokalit na přechodnou dobu dotčeni rušivými faktory (především hlukem a zvýšenou prašností). Počet rušených ani míru a dobu trvání zátěží není v této fázi přípravy stavby možné zodpovědně odhadnout.

Vyhodnocení významného vlivu změn na obyvatelstvo a veřejné zdraví

Část územních plánů dotčených obcí byla aktualizována, tyto změny se týkaly především vymezení jednotlivých funkčních ploch, v souvislosti se záměrem nenastaly žádné změny, záměr je zanesen do všech územních plánů.

U obytné zástavby v blízkosti záměru došlo k několika doplnění jednotlivých domů. V rámci bodů stanoviska na ochranu před hlukovou zátěží bude nutné v dalším stupni prověřit hlukové ovlivnění celé této oblasti a v případě potřeby optimalizovat již navržená protihluková opatření.

Z hlediska veřejného zdraví vychází závěry z aktualizovaného hlukového a imisního posouzení. Na základě těchto skutečností je možno konstatovat, že údaje pro zdravotní účinky hluku charakterizované v původní dokumentaci EIA zůstávají nadále v platnosti a jsou plně použitelné i pro současnou prognózu založenou na aktualizovaných podkladech. Celkově můžeme k prognózám škodlivin v ovzduší konstatovat, že i když jsou výsledky podle výpočtů z aktualizovaných údajů oproti Dokumentaci EIA místy odlišné, zůstávají nadále spolehlivé a většinou velmi výrazně pod stanovenými limity, takže nemají zdravotní význam a výsledky zdravotního hodnocení na základě zaktualizovaných podkladů zůstávají nadále v platnosti.

Z hlediska **změn v územních plánech jednotlivých dotčených obcí, v obytné zástavbě v dotčeném území a v posouzení ovlivnění obyvatelstva a veřejného zdraví nenastaly významné změny** oproti stavu v době zpracování Dokumentace EIA v roce 2009.

Není nutné nové hodnocení dle ZPV.

Komentář ke stanovisku EIA:

K problematice vlivů na obyvatelstvo a veřejné zdraví se vztahují tyto podmínky stanoviska EIA:

– *pro fázi přípravy:*

5. V dalších stupních přípravy záměru zpracovat podrobnou rozptylovou studii s respektováním názvů chemických látek dle Nařízení vlády č. 597/2006 Sb., zohlednit požadové koncentrace, legislativní limity uvažovat vč. možností jejich překročení.
6. V dalším stupni projektové dokumentace zpracovat podrobnou hlukovou studii uvažovaného záměru a dotčených silnic II. a III. tř., zejm. tam, kde vlivem realizace R55 dojde k navýšení hlukové zátěže a provést optimalizovaný návrh protihlukových opatření:
 - a) při návrhu protihlukových opatření je nutno respektovat chráněné prostory stávající i nově navrhované, případně již vymezené, v územně plánovacích dokumentacích (např. lokality Hornická čtvrť, Bažantnice, Lučina a Výhon v Hodoníně),
 - b) předběžně počítat s realizací následujících protihlukových stěn (PHS):
 - PHS 1: km 60,900 – 61,950 – výška 7 m, délka 1 050 m – ochrana stávající zástavby v blízkosti železniční zastávky Hrušky,
 - PHS 2: km 59,160 – 60,260 – výška 5 m, délka 1 100 m – ochrana stávající zástavby obce Hrušky a rekreačních ploch v severní části obce,
 - PHS 3: km 55,480 – 56,237 – výška 6 m, délka 757 m – ochrana stávající zástavby obce Moravská Nová Ves,
 - PHS 4: km 51,921 – 52,500 – výška 5 m, délka 579 m – ochrana rekreační plochy se zástavbou vinných sklípků severně od obce Mikulčice,
 - PHS 5: km 49,040 – 50,500 – výška 7 m, délka 1 460 m + km 50,500 – 51,377 – výška 5 m, délka 877 m – ochrana stávající zástavby, návrhových ploch pro bydlení a stávajících ploch rekreace a sportu obce Lužice,
 - PHS 6: km 40,280 – 41,023 – výška 4 m, délka 743 m – ochrana stávající zástavby obce Rohatec,
 - c) současně budou v dokumentaci pro územní řízení navrženy možné způsoby řešení hlukové zátěže a její eliminace v nejbližší zástavbě v Hruškách (Nádraží, ulice Hlavní) a Lužicích (ulice Vinohrádky a U Hájku),
 - d) adekvátně zohlednit ustanovení § 3 nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně před nepříznivými účinky hluku a vibrací.
7. U obytných objektů, u kterých nebude možné ani při realizaci navržených opatření (optimalizovaných v dalších stupních projektové přípravy) snížit hlukové zatížení na zákonné limity, řešit tuto skutečnost individuálně s vlastníky objektů, instalací individuálních opatření (výměna oken), v krajním případě ve smyslu možného vykoupení objektu a zrušení funkce bydlení s tím, že nezbytnost uplatnění individuálních opatření bude objektivně zdůvodněna v navazujících řízeních
8. Prověřit možnosti přehodnocení rozsahu a umístění dotčených ploch výhledové obytné zástavby (na kterých dosud nebyla zástavba realizována) a ploch se sportovní a rekreační funkcí tak, aby plánovaná zástavba nebyla umístována na plochy, kde se ve výhledu předpokládá překračování hygienických limitů hluku.
9. V dalších stupních přípravy záměru upřednostnit v úsecích podél blízké obytné zástavby typy povrchů s nejnižším možným koeficientem F3 (dle Novely metodiky pro výpočet hluku ze silniční dopavy, Planeta 2/2005) pro další snížení hladin hluku a vibrací.
10. V rámci stavebního řízení budou za účelem minimalizace potenciální hlukové zátěže a zátěže vibracemi resp. za účelem zajištění plnění hygienických limitů hluku a vibrací při provádění stavby navržena konkrétní technická a organizační opatření.
20. Zvážit vyloučení navrhovaných ploch bydlení, které mohou být potenciálně zasažené negativními dopady z provozu na posuzované silnici.
21. Zvážit využití nebo vyloučení ploch pro sport a rekreaci potenciálně zasažených negativními dopady z dopavy.

41. Realizovat výsadbu izolační zeleně mezi tělesem navrhované silnice a obytnou zástavbou dotčených obcí. Konkrétní rozsah a podmínky budou stanoveny na základě místních podmínek a majetkových vztahů k dotčeným pozemkům.

– *pro fázi realizace:*

67. Dodavatel stavby zajistí účinnou techniku pro čištění vozovek, především v průběhu zemních prací.

68. Zásoby sypkých hmot v průběhu výstavby budou minimalizovány.

69. V případě nepříznivých klimatických podmínek v průběhu výstavby provádět skrápění plochy staveniště.

70. Při skrývce, manipulaci se suchými substráty a při dopravě je třeba vhodnými technickými opatřeními (skrápění, zatravnění dočasných skládek zemin, zaplachtování přepravních vozidel) minimalizovat prašnost.

71. Během stavebních činností (především v blízkosti cenných lokalit a sídel) předcházet kropením vzniku prašnosti.

– *pro fázi provozu:*

78. Účinnost navržených a realizovaných protihlukových opatření bude objektivizována na základě měření hluku v průběhu zkušebního provozu s tím, že na základě výsledků měření hluku musí být deklarováno prokazatelné dodržení hygienických limitů hluku daných právními předpisy na úseku ochrany veřejného zdraví resp. na úseku ochrany před nepříznivými účinky hluku a vibrací vzhledem k okolním chráněným venkovním prostorům a chráněným venkovním prostorům staveb (tj. nepřekročení hodnoty limitu po přičtení nejistoty měření k naměřené hladině akustického tlaku A pro denní a noční dobu).

Situace popsaná v rámci Dokumentace EIA z hlediska ochrany obyvatelstva a veřejného zdraví nedoznala významných změn. Výše uvedené podmínky stanoviska EIA vztahující se k fázi přípravy, realizace a provozu záměru jsou proto i nadále platné a plně postihují aktuální stav v území.

2.2 Intenzity dopravy

Metodika zpracování intenzit dopravy se od roku 2009, kdy bylo pro Dokumentaci EIA zpracováno Stanovení intenzit dopravy, změnila. Dle nově zpracovaných podkladů a při porovnání hodnot zpracovaných stejnou metodikou jako v době Dokumentace EIA, lze konstatovat, že v roce 2009 prognózované intenzity dopravy použité pro původní Dokumentaci EIA byly slabě nadhodnoceny.

Intenzity dopravy na posuzované silniční síti byly zpracovány v rámci samostatné studie „Silnice R55 Dálnice D2 – MÚK Rohatec“ z července 2009. Její výsledky jsou shrnuty v Příloze 3.

Ve výše uvedené studii byly zpracovány dva modelové stavy silniční sítě, s výhledem vývoje v intervalu let 2008, 2020, 2030 a 2040.

- **stávající stav silniční sítě** – jedná se o silniční síť ve stávající podobě, tedy bez rychlostní silnice R55 (v celém úseku od Olomouce po Břeclav), bez obchvatu Břeclavi (silnice I/55) a bez rychlostní silnice R52 v úseku Pohořelice – Mikulov. **Hodnoty intenzit odvozené z tohoto modelu, ve výhledovém roce 2040 (tedy maximální prognózované hodnoty), byly použity pro výpočtové modely varianty Nulové.**
- **výhledový stav silniční sítě** – tento modelový stav počítá s existencí celého tahu rychlostní silnice R55 (od Olomouce po Břeclav), s dálnicí D1 (propojenou se státní hranicí s Polskem), s obchvatem Břeclavi (silnice I/55) a s rychlostní silnicí R52, napojenou na rakouskou dálnici A5 u Mikulova. **Hodnoty intenzit odvozené z tohoto modelu, ve výhledovém roce 2040 (tedy maximální prognózované hodnoty), byly použity pro výpočtové modely varianty Aktivní.**

Tabulka B.2: Prognózované zatížení vybraných úseků koridoru silnice I/55 (R55) v roce 2040

varianta/silniční úsek		D2 – III/4233	II/423 – I/51	I/51 – II/380	II/380 – II/432	II/432 – I/55	I/55 – směr Strážnice	R55 – směr Bzenec
varianta Nulová	osobní	14 000	16 550	9 780	11 350	12 910	11 940	
	těžká	4 830	6 030	3 960	4 110	4 110	3 790	
	celkem	18 830	22 580	13 740	15 460	17 020	15 730	
varianta Aktivní	osobní	17 450	17 720	11 880	13 850	16 790	7 270	10 180
	těžká	7 440	7 740	5 980	6 080	6 720	2 040	5 050
	celkem	24 890	25 460	17 860	19 930	23 510	9 310	15 230

Pozn. V případě realizace obchvatu Břeclavi ve čtyřpruhovém uspořádání a jeho napojení na novou obchvatovou komunikaci na rakouské straně v úseku Reinthal – Wilfersdorf (přeložka stávající silnice B47) by se zatížení R55 v úseku Břeclav – Rohatec zvýšilo o cca 2000 vozidel (ve výhledovém období 2040).

Dopravně inženýrské údaje použité v Dokumentaci EIA (2009) odpovídají metodice celostátního sčítání dopravy používané do roku 2005 včetně. Tehdy se do počtu těžkých vozidel (označovaných T) počítaly kromě samotných nákladních automobilů, autobusů a traktorů samostatně i jejich přívěsy a návěsy. V roce 2010 došlo ke změně metodiky kategorizace vozidel a těžká vozidla (TV) již zahrnují pouze poháněná vozidla (buď sólo nebo s přívěsy, či návěsy). Z tohoto důvodu nejsou údaje o počtu těžkých vozidel, stanovených dle těchto metodik plně srovnatelné. Abychom mohli údaje intenzit dopravy (těžkých vozidel) vyhodnotit, je nutné porovnání dle stejných metodik. V následujících tabulkách jsou uvedeny předpokládané intenzity dopravy v roce 2040 dle Dokumentace EIA dle původní a nové metodiky s údaji odvozenými pomocí aktualizovaného modelu Jmk. Pro přepočtení hodnoty těžkých vozidel dle metodiky CSD 2005 na metodiku CSD 2010 se využily údaje z CSD 2005. V úsecích, kde není sčítací profil, se využily hodnoty ze sousedních sčítacích úseků. Pro odvození předpokládaných intenzit dopravy roku 2040 v rámci současné aktualizace (2021) byly použity technické podmínky TP 225 „Prognóza intenzit automobilové dopravy“ (2018). TP 225 uvádí Koeficienty vývoje intenzit dopravy pro kategorie vozidel OV (osobní vozidla), LNV (lehká nákladní vozidla) a TV (těžká vozidla). Intenzity aktualizovaného modelu Jmk byly prognózovány příslušnými

koeficienty (TP 225, 2018) a pro odpovídající srovnání v následujících tabulkách byly jednotlivé kategorie vozidel agregovány dle metodiky MD ČR „Výpočet hluku z automobilové dopravy“ (2020).

Tabulka 1: Srovnání předpokládaných intenzit dopravy v roce 2040 – stávající stav sítě

silnice	úsek	CSD 2005		CSD 2010		aktualizace 2016		aktualizace 2021	
		celkem	T	SV	TV	SV	TV	SV	TV*
I/55	Břeclav-II/425	23 690	4 570	23 050	3 930	21 989	2 983	18 823	2 338
I/55	II/425-výhl.obchvat BV	22 010	4 940	21 318	4 248	20 107	3 168	17 363	2 484
I/55	výhl. obchvat BV-D2	22 010	4 940	21 318	4 248	20 107	3 168	17 363	2 484
I/55	D2-Hrušky u nádraží	23 700	5 930	22 260	4 490	20 638	3 623	17 948	2 840
I/55	Hrušky u nádraží-Hrušky	18 830	4 830	17 657	3 657	16 669	3 131	14 565	2 454
I/55	Hrušky-III/4233	18 830	4 830	17 657	3 657	17 255	3 230	15 074	2 532
I/55	III/4233-II/423	20 740	5 520	19 407	4 187	19 120	3 450	16 658	2 704
I/55	II/423-III/42222	22 580	6 030	21 124	4 574	19 039	3 544	16 625	2 778
I/55	III/42222-stáv. I/51	21 870	5 490	20 581	4 201	22 456	3 824	19 489	2 997
I/55	stáv. I/51-II/380	13 740	3 960	12 693	2 913	13 616	2 611	11 915	2 046
I/55	II/380-II/432	15 460	4 110	14 386	3 036	16 023	2 485	13 823	1 948
I/55	II/432-připojení Rohatce	17 020	4 110	15 962	3 052	12 667	1 946	10 059	1 348
I/55	připojení Rohatce-výhl. křiž. D55	15 730	3 790	14 769	2 829	11 484	1 765	9 119	1 222
I/55	výhl. křiž. s D55-Petrov	15 730	3 790	14 769	2 829	11 484	1 765	9 119	1 222
D2	Podivín-Břeclav	36 970	16 490	30 194	9 714	33 190	10 838	31 234	8 454
D2	Břeclav-st. hranice ČR a SR	23 510	12 870	17 958	7 318	21 561	8 819	20 898	6 879

*skupina TV zahrnuje příslušný procentuální podíl skupiny LNV, který přísluší k nákladním automobilům

Tabulka 2: Srovnání předpokládaných intenzit dopravy v roce 2040 – výhledový stav sítě

silnice	úsek	CSD 2005		CSD 2010		aktualizace 2016		aktualizace 2021	
		celkem	T	SV	TV	SV	TV	SV	TV*
I/55	Břeclav-II/425	16 930	3 130	16 492	2 692	18 108	2 339	15 460	1 833
I/55	II/425-výhl.obchvat BV	22 730	5 330	21 984	4 584	14 796	2 297	21 203	2 869
I/55	výhl.obchvat BV-D2	22 730	5 330	21 984	4 584	24 266	3 633	25 232	4 480
D55	MÚK Břeclav-MÚK Hrušky	24 390	7 090	22 669	5 369	28 188	5 764	25 232	4 480
D55	MÚK Hrušky-MÚK M.N.Ves	24 890	7 440	23 084	5 634	28 247	5 873	25 328	4 566
D55	MÚK M.N.Ves-MÚK Mikulčice	25 350	7 630	23 507	5 787	29 203	6 105	26 247	4 734
D55	MÚK Mikulčice-Hodonín západ	17 860	7 740	23 643	5 923	30 491	6 208	28 993	4 950
D55	Hodonín západ-Hodonín sever	17 860	5 980	16 278	4 398	23 505	5 208	21 141	4 046
D55	Hodonín sever-Hodonín východ	19 930	6 080	18 342	4 492	22 998	4 712	20 639	3 664
D55	Hodonín východ-MÚK Rohatec	23 510	6 720	21 755	4 965	22 988	4 712	20 639	3 664
D55	MÚK Rohatec-Bzenec Přívov	15 230	5 050	13 930	3 750	18 257	4 007	16 507	3 124
I/55	MÚK Rohatec-Petrov	9 310	2 040	8 793	1 523	7 392	1 072	6 295	827
D2	Podivín-Břeclav	34 630	14 900	28 508	8 778	32 494	9 831	30 358	7 677
D2	Břeclav-st. hranice ČR a SR	23 410	12 730	17 918	7 238	21 247	8 672	20 588	6 765
I/55	Břeclav, obchvat	12 890	2 770	12 502	2 382	12 539	1 631	10 547	1 252

*skupina TV zahrnuje příslušný procentuální podíl skupiny LNV, který přísluší k nákladním automobilům

Mezi lety 2010 a 2016 došlo dle výsledků celostátního sčítání dopravy i rozborů údajů z automatických sčítačů dopravy k velmi výraznému růstu dopravy na komunikacích využívaných dálkovou dopravou dálnice D1, D52 a silnice I/52. Příčinou je značný ekonomický růst v posledních letech, v jehož důsledku roste výrazně počet cest nejen u těžkých ale i u lehkých vozidel. S rostoucí poptávkou po pracovních silách zákonitě roste počet osob cestujících za prací do Rakouska. V tomto objemu mají rozhodující podíl vztahy Polsko – Rakousko, pro něž je cesta po výhledové D55 s návazností na obchvat Břeclavi nejkratší a pravděpodobně i nejrychlejší variantou. Tato skutečnost je jednou z hlavních příčin významného navýšení počtu lehkých vozidel na úsecích dálnice D55. Na úsecích Hodonín-západ až k MÚK Rohatec se kromě toho projevuje i vliv realizace obchvatu Hodonína a vypuštění MÚK Hodonín-východ z předpokládané výhledové sítě.

Vyhodnocení významného vlivu změn na intenzity dopravy

Na základě aktuálních podkladů byly nově zpracovány aktualizované intenzity dopravy na silniční síti v dotčeném území. Prognóza k roku 2040 předpokládá pro variantu Nulovou mírně nižší celkové intenzity dopravy a pro variantu Aktivní nižší podíl TV oproti údajům uvedených v Dokumentaci EIA.

Není nutné nové hodnocení dle ZPV.

Komentář ke stanovisku EIA:

K problematice intenzit dopravy se nevztahují žádné podmínky stanoviska EIA:

Situace popsaná v rámci Dokumentace EIA z hlediska intenzit dopravy nedoznala žádných významných změn.

2.3 Ovzduší

Aktualizována byla podkapitola Imisní charakteristika dotčeného území v souladu nově danými legislativními požadavky.

Dále byla okomentována aktualizovaná rozptylová situace na základě aktualizovaných intenzit dopravy. Dále byla aktualizovaná rozptylová situace na základě aktualizovaných intenzit dopravy, aktualizované databáze MEFA a aktualizovaného modelu Symos.

2.3.1 Imisní a emisní charakteristika dotčeného území

Pro stanovení stávající úrovně znečištění byly použity, v souladu s požadavky zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, mapy klouzavého pětiletého průměru koncentrací pro jednotlivé znečišťující látky za období 2007-2011 a 2012-2016, zveřejněné Ministerstvem životního prostředí prostřednictvím Českého hydrometeorologického ústavu na internetových stránkách. Pro doplnění jsou uvedeny hodnoty z nejbližších měřících stanic Českého hydrometeorologického ústavu a Zdravotního ústavu Ostrava: Mikulova-Sedlec (BMIS) Hodonín (BHOD) a Lovčice (BLOC).

Při aktualizaci byly doplněny další období 2015-2019 a 2016-2020.

Tabulka C.1: Hodnoty imisního pozadí

znečišťující látka	bnz[a]pr	benzen	CO	NO ₂		NO _x	PM ₁₀		PM _{2,5}		
				hodina			rok	rok		den	
				max.	19. nejv. / překročení					max.	36. nejv. / překročení
limit (µg.m ⁻³)	1 ng/m ⁻³	5	10 000	200 / 19 překročení		40	30	50 / 36 překročení		40	25
„pětiletí“	2007-2011	0.53-1.10	1.2-1.5			8.4-28.2			42.1-51.5	24.2-29.2	17.4-21.8
	2012-2016	0.79-1.16	1.3-1.7			11.1-21.1			42.1-45.6	23.9-27	19.4-20.4
	2015-2019	0.7-0.8	0.9-1.5			11.1-17.6	14-31.5		39.7-42.9	22.1-24	17.3-18.5
	2016-2020	0.5-0.8	0.8-1.5			10.8-17	12.8-31		38-41.5	20.7-23.3	15.6-17.1
BMIS	2009		1.1		68.7	49.2 / 0	11.3	13.2	101.4	38.7 / 18	23.2
	2016		0.8		44.4	36.2 / 0	8.3	9.8	60.9	34.7 / 3	18.8
BHOD	2009				92.8	65.0 / 0	19.7	26.1			
	2016		0.9								
BLOC	2009						10.7		104.0	36.0 / 18	21.0
	2016								99.0	43.0 / 24	22.2

Z výše uvedených údajů vyplývá, že v zájmovém koridoru a jeho širším okolí nedochází, s výjimkou zvýšených koncentrací benzo(a)pyrenu, k překračování imisních limitů znečišťujících látek.

2.3.2 Emise

Kapitola byla aktualizována, v návaznosti na aktualizovanou dopravní prognózu a aktuální verzi databáze MEFA.

V roce 2021 byla pro výpočet množství emisí použita aktualizovaná prognóza intenzit dopravy (viz kapitola 2.2) a aktuální databáze MEFA, verze MEFA 13. Pro výpočet resuspenze byl použitý program Sekundární prašnost 2019, který představuje předstupeň další aktualizace databáze MEFA.

Významnou změnou databáze MEFA 13 bylo zvýšení emise benzo[a]pyrenu a doplnění resuspenze u benzo[a]pyrenu a prachových částic. S časovým odstupem obou hodnocení se pozitivně projevuje změna emisních faktorů, resp. jejich pozitivní projev v změně dynamické skladby vozového parku předpokládající postupné navyšování podílu vozidel splňujících vyšší normu EURO.

TYPY ZDROJŮ EMISÍ

Podle rozmištění zdroje znečištění v prostoru lze rozdělit zdroje emisí následovně:

- bodový zdroj znečištění
- liniový zdroj znečištění
- plošný zdroj znečištění

Období výstavby

Posuzovaný záměr bude v průběhu realizace působit jako svérázný plošný zdroj znečištění přízemní vrstvy atmosféry (prach, výfukové plyny těžkých stavebních mechanismů) v okolí stavebních dvorů, resp. v místech větší koncentrace stavebních prací (např. kolem mostních objektů).

Období provozu

Po dostavbě bude navrhovaný záměr představovat liniový zdroj znečištění atmosféry, a to především plynnými exhalacemi. K nim se nutně připojí aerosoly různého složení, jejichž zdrojem budou chemické látky používané k udržování zimní sjízdnosti komunikace a v malém množství i látky související bezprostředně s automobilovým provozem (otěr pneumatik aj.).

S ohledem na technický rozvoj v automobilovém průmyslu a s provedenými i očekávanými legislativními úpravami podmínek provozu vozidel, lze v reálné budoucnosti předpokládat snížení exhalací z dopravy na jednotku přepravovaného výkonu.

V České republice již od roku 1995 platí Evropské emisní standardy (tzv. limity EURO) stanovující v závislosti na hmotnosti a typu motoru automobilům přípustné množství emitovaných látek. Od roku 2005 platný emisní limit EURO 4 (definovaný Směrnicí 98/69/ES) stanovuje limity emisí oxidu uhelnatého CO, oxidy dusíku NO_x, uhlovodíky C_xH_y i pevné částice PM, a to v množství několikanásobně nižším oproti původnímu limitu EURO 1. V roce 2009 v platnost vstoupivší limit EURO 5 zaměřený především na diesellové motory bude mimo jiné znamenat několikanásobné snížení emisí pevných částic v porovnání s dosud platným limitem EURO 4. Nadále zpříšňované limity dávají předpoklad k dalšímu snižování primárních emisí ze silniční dopravy.

ROZLOŽENÍ EMISÍ V ČASE

Pro hodnocení znečišťování ovzduší na libovolném úseku silnice je velmi důležité rozlišovat období výstavby úseku od období vlastního silničního provozu na něm, kdy se tyto vlivy kvalitativně i kvantitativně diametrálně liší.

Období výstavby

Po dobu výstavby nové části dálnice je blízké okolí stavby znečišťováno emisemi výfukových plynů ze stavebních strojů a těžkých nákladních automobilů. Za rozhodující zdroj emisí do ovzduší v době provádění stavby lze však bezesporu považovat zemní práce, které tvoří podstatnou část objemu všech stavebních prací při výstavbě silnice.

Snaha o kvantifikaci množství těchto emisí, příp. jejich distribuce do okolního prostoru, by vedla v rámci procesu EIA k holým spekulacím. Alespoň přibližné řešení této úlohy předpokládá znalost detailního časového plánu organizace výstavby a stavebně technologického projektu (nasazení počtu a typů stavebních strojů, jejich

součinnost v čase, vytýčení přepravních tras pro přesun zemin a stavebních hmot atd.). Navíc, na množství emisí ze zemních prací (prašnost) mají rozhodující vliv okamžité klimatické podmínky.

Projekt organizace výstavby je obvykle zpracováván na odpovídající úrovni podrobnosti až v rámci dokumentace ke stavebnímu povolení. Stavebně technologický projekt je pak interním dokumentem provádějící stavební firmy. Na dané úrovni znalostí vstupních údajů je proto nutno se spokojit s odhadem významnosti celkového negativního vlivu produkovaných emisí na znečištění ovzduší v době stavby posuzovaného úseku silnice.

Při posouzení této významnosti lze pak uplatnit následující pracovní teze:

- vzájemný poměr doby výstavby k následnému období běžného provozu je velmi malý, taktéž vzájemný poměr měrného množství emisí škodlivin obsažených ve výfukových plynech je velmi malý až zanedbatelný. Z toho plyne, že rozhodující pro posouzení vlivu stavby na znečišťování ovzduší emisemi z výfuků bude vždy období běžného provozu
- emise prachu, o kterých lze předpokládat, že budou naopak v době výstavby mnohonásobně vyšší, než v následném období běžného silničního provozu, je možno účinně snižovat technologickými a organizačními opatřeními, tj. kropením přepravovaných zemin, příp. tlakovým omýváním zpevněných povrchů vozovek atd.

Z uvedených tezí pak vyplývají dva obecné požadavky na realizátora stavby (příslušnou prováděcí firmu):

- maximální zkrácení vlastní doby výstavby posuzovaného úseku silnice,
- přísné dodržování technologické kázně a podmínek realizace, stanovených dokumentací o hodnocení vlivu stavby na životní prostředí a následně v podmínkách příslušných stavebních povolení.

Období provozu

Zdrojem emisí (výstupů) do volného ovzduší v okolí silničních komunikací je především provoz motorových vozidel, vlastní povrch komunikace je pak, jako každá zpevněná plocha, pouze druhotným zdrojem prašnosti.

DRUH A MNOŽSTVÍ EMISÍ DO OVZDUŠÍ

Hlavními reprezentanty škodlivin emitovaných při provozu silničních motorových vozidel jsou oxid uhelnatý (CO), oxidy dusíku (NO_x), oxid dusičitý (NO₂), suspendované částice (PM₁₀), benzen (C₆H₆) a benzo(a)pyren (C₂₀H₁₂).

K výpočtu množství emisí produkovaných automobilovým provozem byly použity jednotkové emisní faktory osobních automobilů (e_{OA}) resp. těžkých nákladních automobilů (e_{NA}) obsažené v databázi produktu MEFA v.02 (zdroj MŽP ČR). Přehled těchto jednotkových emisních faktorů je uveden v následující tabulce, minimální hodnoty přísluší 0% podélnému sklonu vozovky, maximální hodnoty pak 6% podélnému sklonu.

Tabulka B.4: Emisní faktory jednotkových vozidel dle MEFA 02

		CO	NO _x	NO ₂	PM ₁₀	C ₆ H ₆	C ₂₀ H ₁₂
rok 2010	e _{OA}	0,5456 - 0,9678	0,3168 - 0,4525	0,0063 - 0,0091	0,0029 - 0,0029	0,0064 - 0,0096	0,5057 - 1,2692
	e _{NA}	2,3587 - 3,3533	1,8101 - 3,1076	0,0775 - 0,1330	0,0600 - 0,0915	0,0044 - 0,0061	2,3715 - 6,9293

Poznámka: Hodnoty emisních faktorů jsou uvedeny v jednotkách o rozměru [vozidlo·g/km], kromě benzo(a)pyrenu, který je uveden v jednotce o rozměru [vozidlo·μg/km].

Vstupní jednotkové emise e_{OA} resp. e_{NA} jsou zřejmě nadhodnoceny, protože MEFA02 prognózuje měrné emise pouze k horizontu roku 2010, tzn., že výpočet očekávaných imisních koncentrací za tímto horizontem již nepočítá s další progresí směrem ke snižování exhalací z motorových vozidel, takto modelově stanovené imisní koncentrace jsou bezpečně na straně předběžné opatrnosti.

Dalším nepostradatelným vstupem, potřebným pro výpočet jak celkových exhalací, tak příspěvků imisních koncentrací je prognóza intenzit dopravy. Prognóza intenzit dopravy na posuzovaných silničních úsecích vztažená k roku 2040 byla převzata z podkladu vypracovaného firmou HBH Projekt, Ateliér ADIAS (viz kapitola B.II.4).

Celkové exhalace hlavních škodlivin E_{CELK} [t/rok] emitované pojezdem motorových vozidel na uvažovaných úsecích silničních komunikací jsou stanoveny podle vztahu:

$$E_{celk} = 3,6525 \cdot 10^{-4} (I_{OA} \cdot e_{OA} + I_{NA} \cdot e_{NA}) \cdot du [t/rok]$$

kde: I_{OA} a I_{NA} jsou intenzity dopravy osobních, resp. nákladních automobilů [voz/24h]
 e_{OA} a e_{NA} jsou jednotkové emisní faktory osobních resp. nákladních automobilů [g/km]
 l du délka dílčího úseku komunikace [km]

V roce 2017 byla pro výpočet množství emisí použita aktualizovaná prognóza intenzit dopravy (viz kapitola B.II.4) a zejména aktuální databáze MEFA, verze MEFA 13. Významnou změnou databáze MEFA 13 bylo zvýšení emise benzo[a]pyrenu o několik řádů. V následujících tabulkách jsou porovnány vypočtené emise z Dokumentace EIA (2009 – MEFA02, dynamická skladba vozového parku odpovídající roku 2010) s emisemi z databáze MEFA13 pro dvě varianty dynamické skladby vozového parku, a to rok 2010 a 2015. Počet vozidel je ve všech případech vztážen k roku 2040.

Tabulka B.5.1: Celkové emisní příspěvky – varianta Nulová

zneč. látka	benzo[a]pyren			benzen			CO		
	g/rok			t/rok			t/rok		
MEFA	MEFA02	MEFA13		MEFA02	MEFA13		MEFA02	MEFA13	
dyn. skladba	2010	2010	2015	2010	2010	2015	2010	2010	2015
I/55	0.1900	1 395.23	1 347.12	1.798	2.521	1.360	237.372	217.521	150.336
MÚK I/55 x D2	0.0012	4.50	4.42	0.019	0.004	0.002	2.168	0.416	0.298
III/4233	0.0009	30.83	30.16	0.012	0.037	0.019	1.852	3.020	2.079
II/423	0.0004	17.90	17.50	0.006	0.028	0.014	0.738	1.564	1.066
III/42222	0.0016	24.30	23.71	0.024	0.041	0.021	2.981	2.394	1.634
MÚK Hod.-sever	0.0003	12.22	11.97	0.008	0.015	0.008	1.110	0.997	0.670
celkem	0.1944	1 484.97	1 434.88	1.867	2.647	1.424	246.221	225.912	156.084

Tabulka B.5.2: Celkové emisní příspěvky – varianta Nulová

NO ₂			NO _x			PM ₁₀			PM _{2.5}	
t/rok			t/rok			t/rok			t/rok	
MEFA02	MEFA13		MEFA02	MEFA13		MEFA02	MEFA13		MEFA13	
2010	2010	2015	2010	2010	2015	2010	2010	2015	2010	2015
14.856	23.200	14.739	419.997	302.671	162.134	13.180	38.385	30.507	14.263	20.869
0.154	0.026	0.020	3.549	0.284	0.172	0.133	0.316	0.305	0.084	0.093
0.152	0.210	0.148	3.259	2.561	1.463	0.137	2.043	1.953	0.554	0.630
0.055	0.119	0.087	1.262	1.395	0.804	0.048	1.081	1.035	0.292	0.330
0.185	0.196	0.141	4.355	2.331	1.332	0.158	1.368	1.294	0.381	0.443
0.085	0.063	0.046	1.558	0.745	0.431	0.071	0.794	0.768	0.209	0.231
15.487	23.814	15.181	433.980	309.987	166.336	13.727	43.987	35.861	15.782	22.595

Tabulka B.6.1: Celkové emisní příspěvky – varianta Aktivní

zneč. látka	benzo[a]pyren			benzen			CO		
	g/rok			t/rok			t/rok		
jednotky									
MEFA	MEFA02	MEFA13		MEFA02	MEFA13		MEFA02	MEFA13	
dyn. skladba	2010	2010	2015	2010	2010	2015	2010	2010	2015
D55	0.2300	2 195.36	2 155.19	2.067	3.739	2.188	294.899	376.660	276.833
MÚK Břeclav II	0.0035	7.26	7.23	0.038	0.005	0.003	4.927	0.343	0.247
MÚK Břeclav I	0.0009	35.28	35.14	0.024	0.019	0.010	3.856	1.304	0.935
MÚK Hrušky	0.0004	17.90	17.81	0.005	0.012	0.007	0.919	0.902	0.645
MÚK Mor. N. Ves	0.0001	6.76	6.74	0.003	0.004	0.002	0.486	0.270	0.194
III/4233	0.0008	30.46	30.22	0.011	0.031	0.016	1.456	1.981	1.376
MÚK Mikulčice	0.0001	8.15	8.12	0.001	0.005	0.003	0.222	0.361	0.261
MÚK Hod.-západ	0.0003	12.08	12.03	0.008	0.012	0.006	1.110	0.831	0.594
MÚK Hod.-sever	0.0003	14.26	14.20	0.009	0.011	0.006	1.263	0.881	0.624
MÚK Hod.-vých.	0.0001	14.65	14.53	0.002	0.019	0.010	0.208	0.864	0.582
II/423	0.0012	25.19	24.87	0.019	0.044	0.022	1.869	2.483	1.696
celkem	0.2377	2 367.35	2 326.08	2.187	3.900	2.272	311.215	386.881	283.985

Tabulka B.6.2: Celkové emisní příspěvky – varianta Aktivní

NO ₂			NO _x			PM ₁₀			PM _{2.5}	
t/rok			t/rok			t/rok			t/rok	
MEFA02	MEFA13		MEFA02	MEFA13		MEFA02	MEFA13		MEFA13	
2010	2010	2015	2010	2010	2015	2010	2010	2015	2010	2015
19.391	38.633	24.843	534.879	494.368	279.353	17.392	51.083	37.692	31.621	20.386
0.278	0.029	0.021	8.206	0.322	0.189	0.266	0.488	0.478	0.134	0.125
0.313	0.128	0.091	5.586	1.464	0.850	0.266	2.390	2.346	0.646	0.609
0.088	0.083	0.056	1.827	1.043	0.589	0.075	1.179	1.147	0.334	0.307
0.038	0.022	0.016	0.692	0.244	0.144	0.033	0.481	0.473	0.129	0.122
0.111	0.181	0.124	2.500	2.255	1.263	0.097	1.918	1.850	0.568	0.511
0.018	0.028	0.020	0.320	0.312	0.185	0.015	0.565	0.554	0.153	0.144
0.085	0.059	0.044	1.558	0.645	0.387	0.071	0.802	0.779	0.229	0.210
0.087	0.067	0.050	1.662	0.739	0.442	0.074	0.995	0.969	0.280	0.259
0.011	0.079	0.057	0.295	0.918	0.525	0.008	0.850	0.822	0.246	0.223
0.115	0.228	0.161	2.892	2.752	1.555	0.094	1.261	1.178	0.430	0.361
20.535	39.536	25.482	560.417	505.062	285.480	18.391	62.012	48.288	34.770	23.256

Z výsledků výpočtů uvedených v *Tabulkách B.5 a B.6* je patrný významný nárůst emise benzo[a]pyrenu mezi verzemi MEFA, a to o několik řádů – je to dáno jednak změnou emisních faktorů a doplněním resuspenze. Změna množství emise ve vazbě na zlepšení dynamické skladby vozového parku mezi roky 2010 a 2015 není významná.

V případě benzenu je nárůst emise mezi verzemi MEFA pro stejný rok (2010) významný, ale do roku 2015 se pozitivně projeví efekt zlepšení dynamické skladby vozového parku.

Předpokládaná emise CO je pro rok 2010 v obou verzích MEFA obdobná, zlepšení dynamické skladby vozového parku do roku 2015 předpokládá významnější snížení emise.

U oxidů dusíku zůstává emise NO₂ pro rok 2015 na obdobné výši jako u předchozí verze MEFA pro rok 2010. V případě emise NO_x je předpokládán pokles vázaný na obnovu vozového parku poměrně významný a aktuální odhad je významně nižší než původní hodnoty.

Významný je nárůst emise PM₁₀, na čemž se podílí také doplnění resuspenze do novější verze databáze. Nově přidaná je emise PM_{2,5} (včetně resuspenze), která v původní verzi MEFA nebyla zařazena.

Pro následný výpočet imisních příspěvků v sídlech byly použity hodnoty emisí z databáze MEFA 13 s dynamickou skladbou vozového parku k roku 2015 a výhledovým intenzitám dopravy k roku 2040.

Realizací *varianty Aktivní* dojde k nárůstu celkových emisí u všech sledovaných znečišťujících látek. V porovnání s *variantou Nulovou* dojde k nárůstu celkových emisí u všech sledovaných škodlivin přibližně o třetinu. V případě benzenu bude relativní nárůst emisí nižší, a to necelých 20%.

Jednoznačně dominantním způsobem se na znečištění ovzduší podílí stávající silnice I/55, resp. **dálnice D55**.

V případě *varianty Nulové* se na produkci emisních příspěvků výrazněji podílí také stávající křížení s dálnicí D2 a stávající silnice III/42222.

V případě *varianty Aktivní* se kromě samotné **dálnice D55** na celkových emisích budou výrazněji podílet mimoúrovňová křížení *MÚK Břeclav I a II*.

V následujících tabulkách jsou porovnány vypočtené emise z Dokumentace EIA z roku 2009 (dynamická skladba vozového parku pro rok 2010 – MEFA02) s emisemi z databáze MEFA13 pro dynamickou skladbu vozového parku odpovídající roku 2020. Počet vozidel je ve všech případech vztažen k roku 2040. Pro zajímavost jsou v tabulkách ponechány hodnoty z prvního prodloužení z roku 2017, které již využívají databázi MEFA13, ale dynamickou skladbu vozového parku k roku 2015 a pro resuspenzi není využitý program Sekundární prašnost 2019.

Tabulka 3: Přehled celkových emisních hlavních škodlivin dle započtených silnic – varianta Nulová – porovnání hodnot z EIA (2009), prvního prodloužení (2017) a aktuálního prodloužení (2021)

zneč. látka	benzo[a]pyren			benzen			CO			
	g/rok			t/rok			t/rok			
MEFA	MEFA02	MEFA13		MEFA02	MEFA13		MEFA02	MEFA13		
dyn. skladba	2010	2015	2020	2010	2015	2020	2010	2015	2020	
I/55	0.1900	1 347.12	1 100.06	1.798	1.360	0.751	237.372	150.336	87.992	
MÚK I/55 x D2	0.0012	4.42	1.06	0.019	0.002	0.002	2.168	0.298	0.250	
III/4233	0.0009	30.16	7.62	0.012	0.019	0.009	1.852	2.079	1.234	
II/423	0.0004	17.50	5.21	0.006	0.014	0.007	0.738	1.066	0.664	
III/42222	0.0016	23.71	8.54	0.024	0.021	0.011	2.981	1.634	0.971	
MÚK Hod.-sever	0.0003	11.97	3.65	0.008	0.008	0.005	1.110	0.670	0.518	
celkem	0.1944	1 434.88	1 126.15	1.867	1.424	0.785	246.221	156.084	91.629	
NO ₂		NO _x				PM ₁₀			PM _{2,5}	
t/rok		t/rok				t/rok			t/rok	
MEFA02	MEFA13		MEFA02	MEFA13		MEFA02	MEFA13		MEFA13	
2010	2015	2020	2010	2015	2020	2010	2015	2020	2015	2020
14.856	14.739	8.980	419.997	162.134	81.006	13.180	30.507	43.564	20.869	14.387
0.154	0.020	0.016	3.549	0.172	0.120	0.133	0.305	0.091	0.093	0.029
0.152	0.148	0.087	3.259	1.463	0.699	0.137	1.953	1.016	0.630	0.285
0.055	0.087	0.052	1.262	0.804	0.403	0.048	1.035	0.597	0.330	0.165
0.185	0.141	0.082	4.355	1.332	0.655	0.158	1.294	1.009	0.443	0.278
0.085	0.046	0.037	1.558	0.431	0.288	0.071	0.768	0.355	0.231	0.102
15.487	15.181	9.254	433.980	166.336	83.171	13.727	35.861	46.632	22.595	15.246

Tabulka 4: Přehled celkových emisních hlavních škodlivin dle započtených silnic – varianta Aktivní – porovnání hodnot z EIA (2009), prvního prodloužení (2017) a aktuálního prodloužení (2021)

zneč. látka	benzo[a]pyren			benzen			CO		
jednotky	g/rok			t/rok			t/rok		
MEFA	MEFA02	MEFA13		MEFA02	MEFA13		MEFA02	MEFA13	
dyn. skladba	2010	2015	2020	2010	2015	2020	2010	2015	2020
D55	0.2300	2 155.19	1 944.99	2.067	2.188	1.315	294.899	276.833	186.959
MÚK Břeclav II	0.0035	7.23	1.75	0.038	0.003	0.002	4.927	0.247	0.199
MÚK Břeclav I	0.0009	35.14	8.09	0.024	0.010	0.007	3.856	0.935	0.718
MÚK Hrušky	0.0004	17.81	3.86	0.005	0.007	0.004	0.919	0.645	0.439
MÚK Mor. N. Ves	0.0001	6.74	1.25	0.003	0.002	0.001	0.486	0.194	0.156
III/4233	0.0008	30.22	8.07	0.011	0.016	0.008	1.456	1.376	0.810
MÚK Mikulčice	0.0001	8.12	1.70	0.001	0.003	0.002	0.222	0.261	0.214
MÚK Hod.-západ	0.0003	12.03	3.19	0.008	0.006	0.004	1.110	0.594	0.490
MÚK Hod.-sever	0.0003	14.20	3.17	0.009	0.006	0.004	1.263	0.624	0.502
MÚK Hod.-vých.	0.0001	14.53	4.27	0.002	0.010	0.005	0.208	0.582	0.353
II/423	0.0012	24.87	10.70	0.019	0.022	0.011	1.869	1.696	0.992
celkem	0.2377	2 326.08	1 991.06	2.187	2.272	1.364	311.215	283.985	191.833

NO ₂			NO _x			PM ₁₀			PM _{2.5}	
t/rok			t/rok			t/rok			t/rok	
MEFA02	MEFA13		MEFA02	MEFA13		MEFA02	MEFA13		MEFA13	
2010	2015	2020	2010	2015	2020	2010	2015	2020	2015	2020
19.391	24.843	15.593	534.879	279.353	147.939	17.392	37.692	57.334	20.386	20.508
0.278	0.021	0.015	8.206	0.189	0.127	0.266	0.478	0.136	0.125	0.040
0.313	0.091	0.065	5.586	0.850	0.560	0.266	2.346	0.719	0.609	0.204
0.088	0.056	0.034	1.827	0.589	0.283	0.075	1.147	0.444	0.307	0.123
0.038	0.016	0.012	0.692	0.144	0.097	0.033	0.473	0.104	0.122	0.030
0.111	0.124	0.073	2.500	1.263	0.603	0.097	1.850	1.294	0.511	0.346
0.018	0.020	0.015	0.320	0.185	0.125	0.015	0.554	0.118	0.144	0.035
0.085	0.044	0.034	1.558	0.387	0.266	0.071	0.779	0.172	0.210	0.057
0.087	0.050	0.039	1.662	0.442	0.302	0.074	0.969	0.227	0.259	0.072
0.011	0.057	0.033	0.295	0.525	0.264	0.008	0.822	0.542	0.223	0.144
0.115	0.161	0.093	2.892	1.555	0.759	0.094	1.178	1.300	0.361	0.354
20.535	25.482	16.006	560.417	285.480	151.325	18.391	48.288	62.390	23.256	21.914

Z hodnot uvedených v předcházejících tabulkách jsou mezi výpočty z roku 2010 a 2021 patrné následující změny:

- emise CO, NO₂ a benzenu mírně klesají, což je důsledkem zlepšení dynamické skladby vozového parku (dříve k roku 2010, nyní k roku 2020) a aktualizovanými emisními faktory v databázi MEFA.
- emise NO_x významně klesají, což je důsledkem zlepšení dynamické skladby vozového parku (dříve k roku 2010, nyní k roku 2020) a aktualizovanými emisními faktory v databázi MEFA.
- emise prachových částic PM₁₀ je vyšší, což je dáno především realističtější výpočtem sekundární prašnosti pomocí programu Sekundární prašnost 2019. Lze konstatovat, že tyto hodnoty více korespondují se současným stavem poznání dané problematiky a lépe zohledňují reálnou situaci

- významně je zvýšena také emise benzo[a]pyrenu což je dáno zásadní aktualizací emisních faktorů této látky v databázi MEFA13. Stejně jako v případě PM_{10} tyto hodnoty korespondují se současným stavem poznání a lépe zohledňují reálnou situaci
- byla vyčíslena emise prachových částí $PM_{2.5}$, jejichž emisní faktory nebyly v předchozí databázi MEFA stanoveny

2.3.3 Vliv na kvalitu ovzduší

Způsob výpočtu imisního zatížení a použité limity

K predikci imisního zatížení, tj. imisních koncentrací hlavních škodlivin emitovaných silničním provozem, byl použit modelový výpočet dle metodiky SYMOS'97. Imisní koncentrace c [$\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$] dle metodiky SYMOS'97 je pak vyjádřena poměrně složitým matematickým vztahem upraveným pro výpočet imisních koncentrací z mobilních zdrojů (silnice jako liniový zdroj znečišťování).

Silniční komunikace představuje z hlediska metodiky SYMOS'97 liniový zdroj modelovaný jako řetězec navazujících plošných elementů zvolené délky a šířky rovné součtu šířek jízdních pruhů silniční komunikace. Stavba je tak ve výpočtu modelována souborem 1926 plošných segmentů u *varianty Aktivní* a souborem 1341 plošných segmentů u *varianty Nulové*. Délky segmentů jsou 50 resp. 25 m podle směrových poměrů do modelového výpočtu zahrnutých silničních úseků.

Meteorologické údaje vstupují do modelového výpočtu prostřednictvím osmiramenné větrné růžice, konstruované jako procentuální podíl směrů větru v členění na 3 třídy rychlosti a 5 tříd stability. Odborný odhad reprezentativní větrné růžice pro dotčené území provedl ČHMÚ Praha.

Získané výsledky výpočtů byly použity ke konstrukci průběhu izolinií příspěvků imisních koncentrací jednotlivých škodlivin (použita metoda „Kriging“, jež je součástí software SURFER 8).

Základní vyhodnocení imisního zatížení škodlivinami emitovanými silničními motorovými vozidly vychází z komparace vypočtených imisních koncentrací znečišťujících látek v referenčních bodech s povolenými imisními limity stanovenými přílohou č. 1 Nařízení vlády č. 597/2006 Sb., kterým se stanoví imisní limity a podmínky a způsob sledování, posuzování, hodnocení a řízení kvality ovzduší.

Ke grafickému znázornění imisního zatížení dotčeného území byl pro všechny hodnocené varianty zvoleny škodliviny, pro které jsou stanoveny Nařízením vlády č. 579/2006 Sb. oba reprezentativní povolené imisní limity. Jedná se o tyto znečišťující látky: oxid uhelnatý CO (maximální denní 8-hodinový klouzavý průměr), oxidy dusíku NO_x (roční průměr), oxid dusičitý NO₂ (hodinové maximum a roční průměr), pevné částice PM₁₀ (24-hodinový a roční průměr), benzen C₆H₆ (roční průměr) a benzo(a)pyren C₂₀H₁₂ (roční průměr).

Interpolací imisních příspěvků (metoda „Kriging“) vypočtených na jednotlivých referenčních bodech pak byly zkonstruovány průběhy izolinií (tj. spojnice míst s identickými hodnotami koncentrací). Rozložení imisních příspěvků jednotlivých variant je znázorněno v *Grafických přílohách I*.

Hodnoty povolených imisních limitů pro hlavní znečišťující látky exhalované silniční dopravou stanovené pro ochranu zdraví lidí jsou shrnuty v následující tabulce.

Tabulka D.17: Hodnoty imisních limitů hlavní škodliviny emitované silničními motorovými vozidly stanovených pro ochranu zdraví lidí (dle přílohy č. 1 Nařízení vlády č. 597/2006 Sb.)

škodliviny	CO	NO _x	NO ₂	PM ₁₀	C ₆ H ₆	C ₂₀ H ₁₂
imisní limity [$\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ /doba průměrování]	10000/8h	30 ^{a)} /r	40/r	40/r	5/r	0,001/r
			200/1h	50/24h		

*) Imisní limit stanovený pouze pro ochranu ekosystémů

Doby průměrování: r — aritmetický průměr za kalendářní rok

————— 24h aritmetický průměr za 24 hodin

————— 8h — maximální denní osmihodinový klouzavý průměr

————— 1h — aritmetický průměr za 1 hodinu

Výsledky výpočtu imisního zatížení

Přehled průměrných a absolutních maximálních příspěvků imisních koncentrací jednotlivých hlavních škodlivin emitovaných do ovzduší silniční dopravou v blízkých sídlech (prognóza k časovému horizontu roku 2040) je uveden v následujících tabulkách. **Tučně** jsou zvýrazněny nejvyšší hodnoty průměrných, resp. maximálních

imisičních příspěvků. V závorce za maximální hodnotou je uvedeno procento stanoveného imisičního limitu, kterého tyto nejvyšší hodnoty dosahují.

Tabulka D.18: Průměrné a maximální imisiční příspěvky jednotlivých variant pro oxid uhelnatý (CO) v 8-hodinovém průměru [$\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$]

sídl	imisiční příspěvky			
	průměrné		maximální	
	var. Nulová	var. Aktivní	var. Nulová	var. Aktivní
Týnec	7,25	7,44	7,45	7,53
Moravská Nová Ves	17,38	21,50	21,19	26,36
Mikulčice	15,37	18,30	18,93	23,31
Hrušky	21,34	26,91	24,50	31,07
Břeclav	18,34	21,93	19,88	24,45
Prušánky	6,57	7,47	7,14	7,80
Lužice	25,96	31,78 (0,3%)	32,23	38,18 (0,4%)
Hodonín	17,92	19,61	24,42	26,06
Rohatec	14,25	19,35	21,42	29,04
Ratíškovice	4,62	5,25	5,32	5,94
Dolní Bojanovice	6,66	8,67	7,04	9,22

Tabulka D.19: Průměrné a maximální imisiční příspěvky jednotlivých variant pro oxidy dusíku (NO_x) v ročním průměru [$\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$]

sídl	imisiční příspěvky			
	průměrné		maximální	
	var. Nulová	var. Aktivní	var. Nulová	var. Aktivní
Týnec	1,47	1,70	1,54	1,79
Moravská Nová Ves	3,43	3,91	4,09	4,63
Mikulčice	2,80	3,72	3,40	5,14
Hrušky	4,44	5,15	5,18	6,13
Břeclav	1,96	2,15	2,10	2,31
Prušánky	1,54	1,82	1,70	2,00
Lužice	5,96	7,06 (23,5%)	8,22	9,49 (31,6%)
Hodonín	3,15	3,84	4,73	5,58
Rohatec	2,66	3,65	3,44	4,92
Ratíškovice	0,47	0,59	0,52	0,65
Dolní Bojanovice	1,12	1,35	1,18	1,44

Tabulka D.20: Průměrné a maximální imisní příspěvky jednotlivých variant pro oxid dusičitý (NO₂) v ročním průměru [$\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$]

sídl	imisní příspěvky			
	průměrné		maximální	
	var. Nulová	var. Aktivní	var. Nulová	var. Aktivní
Týnec	0,50	0,59	0,51	0,60
Moravská Nová Ves	0,81	0,95	0,88	1,04
Mikulčice	0,70	0,88	0,77	1,05
Hrušky	1,03	1,19	1,12	1,30
Břeclav	0,66	0,73	0,69	0,76
Prušánky	0,49	0,58	0,52	0,62
Lužice	1,08	1,30 (3,3%)	1,34	1,57 (3,9%)
Hodonín	0,70	0,86	0,88	1,06
Rohatec	0,56	0,74	0,66	0,90
Ratíškovice	0,16	0,20	0,18	0,22
Dolní Bojanovice	0,41	0,50	0,43	0,52

Tabulka D.21: Průměrné a maximální imisní příspěvky jednotlivých variant pro oxid dusičitý (NO₂) v hodinovém průměru [$\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$]

sídl	imisní příspěvky			
	průměrné		maximální	
	var. Nulová	var. Aktivní	var. Nulová	var. Aktivní
Týnec	6,14	7,66	6,59	8,12
Moravská Nová Ves	14,59	18,16	17,10	21,47
Mikulčice	10,21	12,03	11,99	14,27
Hrušky	14,88	20,12	15,30	20,68
Břeclav	22,54	27,96 (14,0%)	24,34	30,57 (15,3%)
Prušánky	8,53	11,71	8,65	11,83
Lužice	16,38	20,42	18,57	22,25
Hodonín	14,63	18,50	15,01	19,00
Rohatec	14,09	17,39	14,88	18,35
Ratíškovice	4,32	5,25	4,90	5,97
Dolní Bojanovice	7,78	10,38	8,41	11,32

Tabulka D.22: Průměrné a maximální imisní příspěvky jednotlivých variant pro tuhé částice (PM₁₀) v ročním průměru [$\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$]

sídl	imisní příspěvky			
	průměrné		maximální	
	var. Nulová	var. Aktivní	var. Nulová	var. Aktivní
Týnec	0,040	0,047	0,042	0,050
Moravská Nová Ves	0,097	0,111	0,122	0,132
Mikulčice	0,076	0,105	0,092	0,149
Hrušky	0,123	0,146	0,142	0,175
Břeclav	0,056	0,061	0,060	0,066
Prušánky	0,042	0,051	0,047	0,056
Lužice	0,163	0,199 (0,5%)	0,224	0,268 (0,7%)
Hodonín	0,081	0,103	0,120	0,146
Rohatec	0,070	0,102	0,092	0,138
Ratíškovice	0,012	0,016	0,013	0,018
Dolní Bojanovice	0,030	0,037	0,032	0,040

Tabulka D.23: Průměrné a maximální imisní příspěvky jednotlivých variant pro tuhé částice (PM₁₀) v 24-hodinovém průměru [$\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$]

sídl	imisní příspěvky			
	průměrné		maximální	
	var. Nulová	var. Aktivní	var. Nulová	var. Aktivní
Týnec	0,543	0,577	0,561	0,609
Moravská Nová Ves	1,454	1,885	1,797	2,349
Mikulčice	1,169	1,453	1,434	1,849
Hrušky	1,846	2,445	2,099	2,833
Břeclav	1,503	1,849	1,649	2,073
Prušánky	0,508	0,614	0,558	0,630
Lužice	2,108	2,663 (5,3%)	2,770	3,408 (6,8%)
Hodonín	1,247	1,435	1,681	1,815
Rohatec	1,083	1,566	1,783	2,554
Ratíškovice	0,305	0,384	0,353	0,447
Dolní Bojanovice	0,496	0,680	0,534	0,743

Tabulka D.24: Průměrné a maximální imisní příspěvky jednotlivých variant pro benzen (C_6H_6) v ročním průměru [$\mu g \cdot m^{-3}$]

sídl	imisní příspěvky			
	průměrné		maximální	
	var. Nulová	var. Aktivní	var. Nulová	var. Aktivní
Týnec	0,0055	0,0061	0,0058	0,0065
Moravská Nová Ves	0,0137	0,0150	0,0162	0,0178
Mikulčice	0,0116	0,0144	0,0141	0,0201
Hrušky	0,0173	0,0188	0,0207	0,0225
Břeclav	0,0063	0,0071	0,0067	0,0076
Prušánky	0,0061	0,0068	0,0067	0,0074
Lužice	0,0255	0,0279 (0,6%)	0,0351	0,0377 (0,8%)
Hodonín	0,0158	0,0178	0,0252	0,0278
Rohatec	0,0120	0,0149	0,0155	0,0199
Ratiškovice	0,0022	0,0025	0,0025	0,0027
Dolní Bojanovice	0,0046	0,0052	0,0049	0,0056

Tabulka D.25: Průměrné a maximální imisní příspěvky jednotlivých variant pro benzo(a)pyren ($C_{20}H_{12}$) v ročním průměru [$ng \cdot m^{-3}$]

sídl	imisní příspěvky			
	průměrné		maximální	
	var. Nulová	var. Aktivní	var. Nulová	var. Aktivní
Týnec	6,2.10 ⁻⁴	7,1.10 ⁻⁴	6,5.10 ⁻⁴	7,4.10 ⁻⁴
Moravská Nová Ves	1,4.10 ⁻³	1,6.10 ⁻³	1,7.10 ⁻³	1,9.10 ⁻³
Mikulčice	1,2.10 ⁻³	1,6.10 ⁻³	1,5.10 ⁻³	2,1.10 ⁻³
Hrušky	1,9.10 ⁻³	2,1.10 ⁻³	2,3.10 ⁻³	2,5.10 ⁻³
Břeclav	7,9.10 ⁻⁴	8,7.10 ⁻⁴	8,4.10 ⁻⁴	9,3.10 ⁻⁴
Prušánky	6,6.10 ⁻⁴	7,6.10 ⁻⁴	7,3.10 ⁻⁴	8,4.10 ⁻⁴
Lužice	2,6.10 ⁻³	3,0.10⁻³ (0,3%)	3,6.10 ⁻³	4,1.10⁻³ (0,4%)
Hodonín	1,5.10 ⁻³	1,7.10 ⁻³	2,3.10 ⁻³	2,6.10 ⁻³
Rohatec	1,2.10 ⁻³	1,6.10 ⁻³	1,6.10 ⁻³	2,1.10 ⁻³
Ratiškovice	2,1.10 ⁻⁴	2,6.10 ⁻⁴	2,4.10 ⁻⁴	2,8.10 ⁻⁴
Dolní Bojanovice	4,9.10 ⁻⁴	5,8.10 ⁻⁴	5,2.10 ⁻⁴	6,1.10 ⁻⁴

Modelový výpočet pro zjištění příspěvku hlavních znečišťujících látek do ovzduší byl přepočítán. Oproti roku 2009 došlo ke změnám odhadu intenzit dopravy (viz kapitola B.I.4) (což má na výsledné imisní zatížení zcela nepatrný vliv), změnil se odhad emisních příspěvků (viz kapitola B.III.1) (vzhledem k výraznému zvýšení to má významný vliv) a změnil se přístup k způsobu výpočtu liniových zdrojů v metodice SYMOS97 (významný vliv), a to následovně:

- v roce 2009 byl použitý Symos 6, dnes je verze 7
- významný rozdíl způsobuje způsob nastavení intenzit dopravy a následné nastavení hodnot alfa (relativní roční využití maximálního výkonu) a Pd (počet hodin za den, kdy je zdroj v činnosti)
- při výpočtu v roce 2009 se vycházelo z 24-hodinových intenzit dopravy, při aktualizovaném výpočtu se vycházelo z tzv. fiktivních 24-hodinových intenzit dopravy, tzn. spočítá se špičková hodina a ta se vynásobí 24 (= jakoby tam jel špičkový provoz celých 24 hodin).
- při výpočtu v roce 2009 bylo alfa nastaveno jako 1 (zdroj je v provozu celý rok) a Pd jako 24 (zdroj je v činnosti 24 hodin denně). Dle současného doporučení ČHMÚ a aktuálního znění metodiky Symos byly při aktualizovaném výpočtu tyto hodnoty nastaveny: alfa: 0,31 a Pd: 7,32.

Imisní limity jsou dány Přílohou č. 1 zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, v platném znění, v bodech 1-3.

Tabulka D.1: Imisní limity vyhlášené Přílohou č. 1 zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší

znečišťující látka	doba průměrování	imisní limit	maximální počet překročení za rok
1. pro ochranu zdraví lidí a maximální počet jejich překročení			
oxid dusičitý (NO ₂)	1 hodina	200 µg.m ⁻³	18
oxid dusičitý (NO ₂)	1 kalendářní rok	40 µg.m ⁻³	0
oxid uhelnatý (CO)	max. denní osmihodinový průměr	10 mg.m ⁻³	0
benzen	1 kalendářní rok	5 µg.m ⁻³	0
částice PM ₁₀	24 hodin	50 µg.m ⁻³	35
částice PM ₁₀	1 kalendářní rok	40 µg.m ⁻³	0
částice PM _{2,5}	1 kalendářní rok	25 µg.m ⁻³	0
2. pro ochranu ekosystémů a vegetace			
oxidy dusíku (NO _x)	1 kalendářní rok	30 µg.m ⁻³	–
3. pro celkový obsah znečišťující látky v částicích PM₁₀ vyhlášené pro ochranu zdraví lidí			
benzo(a)pyren	1 kalendářní rok	1 ng.m ⁻³	–

Od roku 2020 došlo k zprísnění imisního limitu pro roční průměr jemných prachových částí PM_{2.5} z 25 µg.m⁻³ na 20 µg.m⁻³.

Tabulka 5: Imisní limity

znečišťující látka	doba průměrování	imisní limit	maximální počet překročení za rok
1. pro ochranu zdraví lidí a maximální počet jejich překročení			
oxid dusičitý (NO ₂)	1 hodina	200 µg.m ⁻³	18
oxid dusičitý (NO ₂)	1 kalendářní rok	40 µg.m ⁻³	0
oxid uhelnatý (CO)	max. denní osmihodinový průměr	10 mg.m ⁻³	0
benzen	1 kalendářní rok	5 µg.m ⁻³	0
částice PM ₁₀	24 hodin	50 µg.m ⁻³	35
částice PM ₁₀	1 kalendářní rok	40 µg.m ⁻³	0
částice PM _{2.5}	1 kalendářní rok	20 µg.m ⁻³	0
2. pro ochranu ekosystémů a vegetace			
oxidy dusíku (NO _x)	1 kalendářní rok	30 µg.m ⁻³	–
3. pro celkový obsah znečišťující látky v částicích PM₁₀ vyhlášené pro ochranu zdraví lidí			
benzo[a]pyren	1 kalendářní rok	1 ng.m ⁻³	–

Modelový výpočet pro zjištění příspěvku hlavních znečišťujících látek do ovzduší byl přepočítán. Oproti roku 2009 došlo ke změnám odhadu intenzit dopravy (viz kapitola 2.2) (což má na výsledné imisní zatížení menší vliv) a změnil se přístup ke způsobu výpočtu liniových zdrojů v metodice SYMOS97 (významný vliv), a to následovně:

- v roce 2009 byl použitý Symos 6, dnes je verze 7
- významný rozdíl způsobuje způsob nastavení intenzit dopravy a následné nastavení hodnot alfa (relativní roční využití maximálního výkonu) a Pd (počet hodin za den, kdy je zdroj v činnosti)
- při výpočtu v roce 2009 se vycházelo z 24-hodinových intenzit dopravy, při aktualizovaném výpočtu se vycházelo z tzv. fiktivních 24-hodinových intenzit dopravy, tzn. spočítá se špičková hodina a ta se vynásobí 24 (= jakoby tam jel špičkový provoz celých 24 hodin).
- při výpočtu v roce 2009 bylo alfa nastaveno jako 1 (zdroj je v provozu celý rok) a Pd jako 24 (zdroj je v činnosti 24 hodin denně). Dle současného doporučení ČHMÚ a aktuálního znění metodiky Symos byly při aktualizovaném výpočtu tyto hodnoty nastaveny: alfa: 0,31 a Pd: 7,32.

V následujících tabulkách jsou porovnány vypočtené imisní příspěvky z Dokumentace EIA z roku 2009 s hodnotami imisních příspěvků vypočítaných v současné době (2021). Pro zajímavost jsou v tabulkách ponechány hodnoty z prvního prodloužení z roku 2017.

Tabulka 6: Průměrné a maximální imisní příspěvky jednotlivých variant pro oxid uhelnatý (CO) v 8-hodinovém průměru [$\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$]

sídlo	varianta Nulová						varianta Aktivní					
	průměr			maximum			průměr			maximum		
	2009	2017	2021	2009	2017	2021	2009	2017	2021	2009	2017	2021
Týnec	7.25	17.28	10.12	7.45	17.72	10.38	7.44	24.50	16.01	7.53	25.94	16.91
Mor. Nová Ves	17.38	49.86	26.73	21.19	61.33	32.90	21.50	69.30	45.31	26.36	84.27	55.28
Mikulčice	15.37	40.13	21.85	18.93	50.54	27.36	18.30	54.21	35.68	23.31	69.10	45.46
Hrušky	21.34	53.52	29.52	24.50	60.88	33.48	26.91	73.21	47.15	31.07	84.21	54.30
Břeclav	18.34	47.89	26.28	19.88	52.04	28.54	21.93	64.44	41.73	24.45	70.66	45.77
Prušánky	6.57	16.16	8.79	7.14	17.12	9.32	7.47	21.21	13.64	7.80	22.52	14.47
Lužice	25.96	74.97	40.60	32.23	91.07	49.05	31.78	102.88	67.61	38.18	124.61	82.06
Hodonín	17.92	60.40	32.76	24.42	81.44	43.95	19.61	52.26	32.61	26.06	57.38	36.32
Rohatec	14.25	37.46	20.42	21.42	52.99	29.03	19.35	54.83	35.66	29.04	81.68	53.39
Ratíškovice	4.62	18.95	9.94	5.32	22.77	11.91	5.25	19.67	12.59	5.94	22.06	14.09
Dol. Bojanovice	6.66	18.70	10.13	7.04	19.72	10.68	8.67	25.22	16.15	9.22	26.79	17.18

Tabulka 7: Průměrné a maximální imisní příspěvky jednotlivých variant pro oxidy dusíku (NO_x) v ročním průměru [$\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$]

sídlo	varianta Nulová						varianta Aktivní					
	průměr			maximum			průměr			maximum		
	2009	2017	2021	2009	2017	2021	2009	2017	2021	2009	2017	2021
Týnec	1.47	0.61	0.28	1.54	0.64	0.30	1.70	0.76	0.39	1.79	0.79	0.41
Mor. Nová Ves	3.43	1.62	0.73	4.09	1.91	0.86	3.91	1.95	0.99	4.63	2.34	1.19
Mikulčice	2.80	1.40	0.64	3.40	1.74	0.79	3.72	2.20	1.11	5.14	3.69	1.81
Hrušky	4.44	1.89	0.87	5.18	2.24	1.02	5.15	2.40	1.24	6.13	2.90	1.49
Břeclav	1.96	0.75	0.36	2.10	0.80	0.38	2.15	0.85	0.43	2.31	0.91	0.46
Prušánky	1.54	0.68	0.31	1.70	0.75	0.35	1.82	0.86	0.44	2.00	0.95	0.49
Lužice	5.96	3.04	1.39	8.22	4.13	1.89	7.06	3.84	1.98	9.49	5.09	2.63
Hodonín	3.15	1.66	0.76	4.73	2.52	1.14	3.84	1.82	0.91	5.58	2.51	1.23
Rohatec	2.66	1.06	0.49	3.44	1.33	0.61	3.65	1.48	0.77	4.92	1.95	1.01
Ratíškovice	0.47	0.24	0.11	0.52	0.27	0.12	0.59	0.28	0.14	0.65	0.30	0.16
Dol. Bojanovice	1.12	0.53	0.24	1.18	0.57	0.26	1.35	0.68	0.35	1.44	0.73	0.37

Tabulka 8: Průměrné a maximální imisní příspěvky jednotlivých variant pro oxid dusičitý (NO₂) v ročním průměru [$\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$]

sídlo	varianta Nulová						varianta Aktivní					
	průměr			maximum			průměr			maximum		
	2009	2017	2021	2009	2017	2021	2009	2017	2021	2009	2017	2021
Týnec	0.50	0.30	0.14	0.51	0.31	0.14	0.59	0.37	0.19	0.60	0.38	0.20
Mor. Nová Ves	0.81	0.50	0.23	0.88	0.54	0.25	0.95	0.61	0.31	1.04	0.67	0.34
Mikulčice	0.70	0.45	0.21	0.77	0.50	0.23	0.88	0.62	0.32	1.05	0.79	0.40
Hrušky	1.03	0.58	0.27	1.12	0.62	0.29	1.19	0.72	0.37	1.30	0.78	0.40
Břeclav	0.66	0.37	0.18	0.69	0.39	0.18	0.73	0.43	0.22	0.76	0.45	0.22
Prušánky	0.49	0.31	0.14	0.52	0.32	0.15	0.58	0.38	0.20	0.62	0.40	0.21
Lužice	1.08	0.69	0.32	1.34	0.82	0.37	1.30	0.87	0.45	1.57	1.02	0.52
Hodonín	0.70	0.47	0.21	0.88	0.57	0.26	0.86	0.55	0.28	1.06	0.64	0.32
Rohatec	0.56	0.32	0.15	0.66	0.35	0.16	0.74	0.41	0.21	0.90	0.47	0.24
Ratíškovice	0.16	0.12	0.06	0.18	0.13	0.06	0.20	0.15	0.07	0.22	0.16	0.08
Dol. Bojanovice	0.41	0.28	0.13	0.43	0.29	0.13	0.50	0.35	0.18	0.52	0.37	0.19

Tabulka 9: Průměrné a maximální imisní příspěvky jednotlivých variant pro oxid dusičitý (NO₂) v hodinovém průměru [μg.m⁻³]

sídlo	varianta Nulová						varianta Aktivní					
	průměr			maximum			průměr			maximum		
	2009	2017	2021	2009	2017	2021	2009	2017	2021	2009	2017	2021
Týnec	6.14	15.77	7.26	6.59	17.18	7.93	7.66	20.17	10.35	8.12	22.00	11.39
Mor. Nová Ves	14.59	31.89	14.46	17.10	38.13	17.31	18.16	41.28	21.29	21.47	48.28	24.94
Mikulčice	10.21	20.88	9.61	11.99	22.69	10.33	12.03	26.06	13.30	14.27	29.52	15.22
Hrušky	14.88	32.92	14.96	15.30	34.51	15.67	20.12	45.34	23.37	20.68	47.01	24.22
Břeclav	22.54	47.77	21.75	24.34	51.68	23.52	27.96	64.19	33.08	30.57	69.97	36.11
Prušánky	8.53	18.51	8.48	8.65	18.70	8.56	11.71	25.41	13.04	11.83	25.63	13.16
Lužice	16.38	34.08	15.51	18.57	37.43	17.12	20.42	45.15	23.41	22.25	47.89	24.88
Hodonín	14.63	31.05	14.13	15.01	32.18	14.64	18.50	43.73	22.53	19.00	45.71	23.50
Rohatec	14.09	30.68	14.04	14.88	32.66	14.95	17.39	41.64	21.38	18.35	43.73	22.44
Ratíškovice	4.32	11.73	5.36	4.90	13.29	6.07	5.25	15.81	8.10	5.97	17.81	9.11
Dol. Bojanovice	7.78	17.10	7.84	8.41	18.49	8.49	10.38	23.98	12.27	11.32	26.01	13.33

Tabulka 10: Průměrné a maximální imisní příspěvky jednotlivých variant pro tuhé částice (PM₁₀) v ročním průměru [μg.m⁻³]

sídlo	varianta Nulová						varianta Aktivní					
	průměr			maximum			průměr			maximum		
	2009	2017	2021	2009	2017	2021	2009	2017	2021	2009	2017	2021
Týnec	0.04	0.11	0.13	0.04	0.12	0.14	0.05	0.11	0.16	0.05	0.12	0.17
Mor. Nová Ves	0.10	0.36	0.41	0.12	0.49	0.59	0.11	0.31	0.45	0.13	0.37	0.55
Mikulčice	0.08	0.27	0.28	0.09	0.33	0.35	0.11	0.33	0.47	0.15	0.61	0.88
Hrušky	0.12	0.35	0.39	0.14	0.42	0.46	0.15	0.37	0.51	0.18	0.46	0.63
Břeclav	0.06	0.13	0.17	0.06	0.14	0.18	0.06	0.13	0.19	0.07	0.14	0.20
Prušánky	0.04	0.13	0.14	0.05	0.14	0.16	0.05	0.13	0.18	0.06	0.14	0.19
Lužice	0.16	0.60	0.62	0.22	0.81	0.84	0.20	0.52	0.75	0.27	0.68	0.99
Hodonín	0.08	0.33	0.36	0.12	0.50	0.54	0.10	0.29	0.39	0.15	0.43	0.55
Rohatec	0.07	0.21	0.22	0.09	0.27	0.28	0.10	0.21	0.30	0.14	0.27	0.39
Ratíškovice	0.01	0.05	0.05	0.01	0.05	0.06	0.02	0.04	0.06	0.02	0.05	0.07
Dol. Bojanovice	0.03	0.10	0.11	0.03	0.11	0.12	0.04	0.10	0.14	0.04	0.11	0.15

Tabulka 11: Průměrné a maximální imisní příspěvky jednotlivých variant pro tuhé částice (PM₁₀) v 24-hodinovém průměru [μg.m⁻³]

sídlo	varianta Nulová						varianta Aktivní					
	průměr			maximum			průměr			maximum		
	2009	2017	2021	2009	2017	2021	2009	2017	2021	2009	2017	2021
Týnec	0.54	1.21	1.27	0.56	1.31	1.36	0.58	1.17	1.68	0.61	1.26	1.81
Mor. Nová Ves	1.45	3.98	4.21	1.80	4.96	5.12	1.88	3.60	5.05	2.35	4.38	6.16
Mikulčice	1.17	2.70	2.84	1.43	3.46	3.64	1.45	2.67	3.83	1.85	4.24	6.04
Hrušky	1.85	4.17	4.44	2.10	4.71	4.99	2.45	4.81	6.36	2.83	5.47	7.24
Břeclav	1.50	3.57	3.85	1.65	3.96	4.24	1.85	3.56	5.00	2.07	4.03	5.63
Prušánky	0.51	1.20	1.27	0.56	1.22	1.29	0.61	1.16	1.62	0.63	1.19	1.65
Lužice	2.11	5.69	5.92	2.77	7.22	7.41	2.66	5.06	7.19	3.41	6.13	8.76
Hodonín	1.25	3.97	4.27	1.68	5.52	6.08	1.43	3.38	4.16	1.82	4.40	5.21
Rohatec	1.08	2.66	2.74	1.78	4.13	4.23	1.57	2.76	3.85	2.55	4.25	5.98
Ratíškovice	0.30	1.47	1.83	0.35	1.87	2.33	0.38	0.92	1.30	0.45	1.08	1.50
Dol. Bojanovice	0.50	1.38	1.46	0.53	1.50	1.58	0.68	1.35	1.84	0.74	1.46	2.00

Tabulka 12: Průměrné a maximální imisní příspěvky jednotlivých variant pro benzen (C₆H₆) v ročním průměru [μg.m⁻³]

sídl	varianta Nulová						varianta Aktivní					
	průměr			maximum			průměr			maximum		
	2009	2017	2021	2009	2017	2021	2009	2017	2021	2009	2017	2021
Týnec	0.005	0.005	0.003	0.006	0.005	0.003	0.006	0.006	0.004	0.006	0.007	0.004
Mor. Nová Ves	0.014	0.013	0.007	0.016	0.016	0.008	0.015	0.017	0.009	0.018	0.020	0.011
Mikulčice	0.012	0.011	0.006	0.014	0.014	0.007	0.014	0.021	0.011	0.020	0.039	0.021
Hrušky	0.017	0.014	0.007	0.021	0.017	0.009	0.019	0.020	0.011	0.023	0.024	0.014
Břeclav	0.006	0.006	0.003	0.007	0.006	0.003	0.007	0.007	0.004	0.008	0.007	0.004
Prušánky	0.006	0.005	0.003	0.007	0.006	0.003	0.007	0.007	0.004	0.007	0.008	0.005
Lužice	0.026	0.025	0.012	0.035	0.034	0.017	0.028	0.033	0.019	0.038	0.044	0.025
Hodonín	0.016	0.016	0.008	0.025	0.025	0.012	0.018	0.017	0.009	0.028	0.025	0.013
Rohatec	0.012	0.009	0.005	0.016	0.011	0.006	0.015	0.013	0.007	0.020	0.016	0.009
Ratíškovice	0.002	0.002	0.001	0.002	0.003	0.001	0.002	0.002	0.001	0.003	0.003	0.002
Dol. Bojanovice	0.005	0.004	0.002	0.005	0.005	0.002	0.005	0.006	0.003	0.006	0.006	0.004

Tabulka 13: Průměrné a maximální imisní příspěvky jednotlivých variant pro benzo(a)pyren (C₂₀H₁₂) v ročním průměru [ng.m⁻³]

sídl	varianta Nulová						varianta Aktivní					
	průměr			maximum			průměr			maximum		
	2009	2017	2021	2009	2017	2021	2009	2017	2021	2009	2017	2021
Týnec	0.001	0.005	0.005	0.001	0.005	0.005	0.001	0.006	0.006	0.001	0.006	0.007
Mor. Nová Ves	0.001	0.014	0.011	0.002	0.017	0.013	0.002	0.016	0.015	0.002	0.019	0.018
Mikulčice	0.001	0.012	0.010	0.001	0.014	0.012	0.002	0.018	0.017	0.002	0.032	0.028
Hrušky	0.002	0.015	0.014	0.002	0.018	0.016	0.002	0.019	0.019	0.003	0.024	0.023
Břeclav	0.001	0.006	0.006	0.001	0.006	0.007	0.001	0.007	0.007	0.001	0.007	0.008
Prušánky	0.001	0.006	0.005	0.001	0.006	0.006	0.001	0.007	0.007	0.001	0.008	0.008
Lužice	0.003	0.025	0.021	0.004	0.034	0.029	0.003	0.030	0.030	0.004	0.040	0.040
Hodonín	0.001	0.014	0.011	0.002	0.021	0.017	0.002	0.015	0.014	0.003	0.020	0.018
Rohatec	0.001	0.009	0.007	0.002	0.011	0.009	0.002	0.012	0.011	0.002	0.015	0.015
Ratíškovice	0.000	0.002	0.002	0.000	0.002	0.002	0.000	0.002	0.002	0.000	0.002	0.002
Dol. Bojanovice	0.000	0.004	0.004	0.001	0.005	0.004	0.001	0.006	0.006	0.001	0.006	0.006

Tabulka 14: Průměrné a maximální imisní příspěvky jednotlivých variant pro tuhé částice (PM_{2,5}) v ročním průměru [μg.m⁻³]

sídl	varianta Nulová						varianta Aktivní					
	průměr			maximum			průměr			maximum		
	2009*	2017	2021	2009*	2017	2021	2009*	2017	2021	2009*	2017	2021
Týnec	–	0.06	0.05	–	0.06	0.05	–	0.06	0.06	–	0.06	0.06
Mor. Nová Ves	–	0.16	0.14	–	0.21	0.19	–	0.16	0.15	–	0.19	0.19
Mikulčice	–	0.13	0.10	–	0.16	0.12	–	0.17	0.16	–	0.31	0.30
Hrušky	–	0.17	0.14	–	0.20	0.16	–	0.19	0.18	–	0.23	0.22
Břeclav	–	0.07	0.06	–	0.07	0.06	–	0.07	0.07	–	0.08	0.07
Prušánky	–	0.06	0.05	–	0.07	0.06	–	0.07	0.06	–	0.07	0.07
Lužice	–	0.28	0.22	–	0.38	0.30	–	0.28	0.27	–	0.37	0.35
Hodonín	–	0.16	0.13	–	0.24	0.19	–	0.15	0.14	–	0.22	0.19
Rohatec	–	0.10	0.08	–	0.12	0.10	–	0.11	0.11	–	0.15	0.14
Ratíškovice	–	0.02	0.02	–	0.03	0.02	–	0.02	0.02	–	0.02	0.02
Dol. Bojanovice	–	0.05	0.04	–	0.05	0.04	–	0.05	0.05	–	0.06	0.05

* V Dokumentaci EIA z roku 2009 nebylo hodnoceno

Z uvedených výsledků modelových výpočtů lze soudit, že v zájmovém území dojde realizací *varianty Aktivní* k nárůstu celkových emisí všech hlavních škodlivin. Lze tak očekávat nárůst imisních příspěvků hlavních škodlivin ve všech dotčených sídlech.

Nejvyšších hodnot imisních příspěvků (průměrných i maximálních) je prakticky u všech znečišťujících látek dosahováno v obci Lužice. Oproti ostatním obcím vyšší imisní příspěvky byly vypočteny rovněž v obci Hrušky. Pouze v případě hodinových maxim NO_2 byly nejvyšší hodnoty (průměrné i maximální) vypočteny pro Břeclav.

Hodnoty imisních příspěvků (průměrných i maximálních) se ve všech obcích a u všech znečišťujících látek vyjma NO_x pohybují hluboko pod stanovenými imisními limity. V případě hodinových maxim NO_x se u *varianty Aktivní* hodnoty imisních příspěvků pohybují na úrovni $\frac{1}{4}$ (u průměrných imisních příspěvků), resp. $\frac{1}{3}$ (u maximálních imisních příspěvků) imisního limitu stanoveného pro ochranu ekosystémů. Relativně vysokého podílu na imisním limitu je dosahováno rovněž v případě hodinových koncentrací NO_2 . Nejvyšší hodnoty zde byly vypočteny na úrovni 14,0% (průměrný imisní příspěvek), resp. na 15,3% (maximální imisní příspěvek).

Vzhledem k tomu, že současné koncentrace NO_2 se v zájmovém území pohybují dostatečně pod stanoveným imisním limitem, nelze předpokládat, že by v součtu imisního pozadí a imisního příspěvku *varianty Aktivní* docházelo k překračování povoleného imisního limitu.

Imisní koncentrace NO_x dosahují v posuzovaném území nejvyšších hodnot v Hodoníně, kde se přibližují povolenému limitu. Rozdíl příspěvku mezi *variantou Aktivní* a *Nulovou* však v součtu limitní hodnoty nedosahuje.

V zájmovém území dochází již v současnosti k překračování imisních limitů benzo(a)pyrenu (při dálnici D2, v centrech Hodonína a Břeclavi) a 24-hodinových koncentrací PM_{10} (jižní část území). K imisnímu limitu se koncentrace $\text{C}_{20}\text{H}_{12}$ přibližují podél I/55, ve střední a severní části území se k imisnímu limitu přibližují 24-hodinové koncentrace PM_{10} . K imisnímu limitu se blíží také imisní koncentrace benzenu v centrech měst Hodonín a Břeclav a v blízkosti dálnice D2.

Vzhledem k tomu, že imisní limity 24-hodinových imisních koncentrací částic PM_{10} jsou v zájmovém území překračovány již dnes, lze předpokládat, že, ačkoliv je imisní příspěvek posuzované stavby relativně malý, bude i nadále docházet k překračování povoleného imisního limitu pro 24-hodinové koncentrace PM_{10} .

Silniční doprava je navíc považována za silný zdroj tzv. druhotné prašnosti, tj. vířením prachu vlivem pojezdu motorových vozidel. Kvantifikovat podíl této druhotné prašnosti na celkové imisní koncentraci prachových částic v ovzduší je zatím nad možností reálných modelových výpočtů.

Imisní koncentrace ostatních sledovaných znečišťujících látek se pohybují dostatečně pod povolenými imisními limity, nelze proto předpokládat, že by v součtu imisních příspěvků řešené stavby s imisním pozadím docházelo k jejich překračování.

Vzhledem k tomu, že v současnosti je již liniový zdroj znečištění v podobě stávající silnice I/55 v zájmovém území přítomný, reálný nárůst imisních příspěvků bude nižší (v podstatě rozdíl mezi *variantou Nulovou* a *Aktivní*).

Výše uvedené závěry vychází z pesimistického předpokladu, že až do výhledového roku prognózy bude stagnovat vývoj v ochraně ovzduší před průmyslovými zdroji a zároveň stagnace v technickém vývoji v oblasti silničních dopravních prostředků.

Předložený vývoj imisních příspěvků z dopravy v zájmovém území lze rovněž doplnit uvedením vývoje emisí z dopravy předpokládaného v ČR k roku 2020. Dle analýzy shrnuté v publikaci Výzkum zátěže životního prostředí z dopravy¹ (CDV, 2006) lze předpokládat, že v rámci ČR ve výhledu dojde k poklesu emisí pevných částic PM , NO_x

¹ Analýza byla provedena dle Metodiky pro stanovení znečištění ovzduší dopravy (CDV, leden 2002). Předložený scénář vývoje předpokládá dodržování nejdůležitějších směrnic EU týkající se emisí z dopravy (především emisní standardy EURO 3, 4 a 5) a podílu používaných biopaliv (podíl 5,75% biopaliv v roce 2010 a 20% alternativních paliv v roce 2020).

a VOC. K mírnému poklesu až stagnaci dojde u emisí N₂O, CH₄, SO₂ a CO. Stagnace až mírný nárůst se předpokládá u CO₂ a PAH.

Na přepočítaných výsledcích jsou při porovnání výpočtu z roku 2009 a výpočtu z roku 2021 patrné následující změny:

- imisní příspěvky krátkodobých koncentrací CO a NO₂ mírně narostly, přestože emise této látky se snížila – to je dáno rozdílným přístupem k výpočtu maximálních imisních koncentrací – viz úvod kapitoly
- imisní příspěvky k ročnímu průměru NO_x, NO₂ a benzenu jsou mírně nižší, což je dáno snížením množství emisí těchto látek
- k navýšení došlo v případě imisního příspěvku benzo[a]pyrenu a PM₁₀. To je dáno nárůstem emisí obou látek v nové verzi MEFA a u příspěvků k denní koncentraci PM₁₀ je to také rozdílný přístup k výpočtu maximálních imisních koncentrací – viz úvod kapitoly. Nárůst imisních příspěvků u těchto látek však spíše představuje reálnější pohled na jejich hodnoty a koresponduje s hodnotami imisního pozadí

Vyhodnocení významného vlivu změn na kvalitu ovzduší

Po přepočtu hodnocených variant na aktualizované intenzity dopravy bylo zjištěno, že aktualizované hodnoty imisního zatížení se liší oproti hodnotám vypočteným v Dokumentaci EIA z roku 2009. Zjištěné změny však nemají vliv na závěry dosažené v Dokumentaci EIA z roku 2009.

Z hlediska **ochrany ovzduší nenastaly významné změny** oproti stavu v době zpracování Dokumentace EIA v roce 2009.

Není nutné nové hodnocení dle ZPV.

Komentář ke stanovisku EIA:

K problematice vlivů na kvalitu ovzduší se vztahují tyto podmínky stanoviska EIA:

– *pro fázi přípravy:*

5. V dalších stupních přípravy záměru zpracovat podrobnou rozptylovou studii s respektováním názvů chemických látek dle Nařízení vlády č. 597/2006 Sb., zohlednit požadované koncentrace, legislativní limity uvažovat vč. možností jejich překročení.
20. Zvážit vyloučení navrhovaných ploch bydlení, které mohou být potenciálně zasažené negativními dopady z provozu na posuzované silnici.
21. Zvážit využití nebo vyloučení ploch pro sport a rekreaci potenciálně zasažených negativními dopady z dopravy.
41. Realizovat výsadbu izolační zeleně mezi tělesem navrhované silnice a obytnou zástavbou dotčených obcí. Konkrétní rozsah a podmínky budou stanoveny na základě místních podmínek a majetkových vztahů k dotčeným pozemkům.

– *pro fázi realizace:*

67. Dodavatel stavby zajistí účinnou techniku pro čištění vozovek, především v průběhu zemních prací.
68. Zásoby sypkých hmot v průběhu výstavby budou minimalizovány.
69. V případě nepříznivých klimatických podmínek v průběhu výstavby provádět skrápění plochy staveniště.
70. Při skrývce, manipulaci se suchými substráty a při dopravě je třeba vhodnými technickými opatřeními (skrápění, zatravnění dočasných skládek zemin, zaplachtování přepravních vozidel) minimalizovat prašnost.
71. Během stavebních činností (především v blízkosti cenných lokalit a sídel) předcházet kroupením vzniku prašnosti.

Situace popsaná v rámci Dokumentace EIA z hlediska ochrany ovzduší nedoznala významných změn. Výše uvedené podmínky stanoviska EIA vztahující se k fázi přípravy a realizace záměru jsou proto i nadále platné a plně postihují aktuální stav v území.

2.4 Hluk, vibrace

Tato kapitola, která se skládá z údajů uvedených v kapitolách B.III.4 Hluk a vibrace a D.I.2 Vlivy hlukovou situací Dokumentace EIA z roku 2009, byla doplněna o závěry z aktualizace hlukového zatížení území, které bylo provedeno vzhledem k novějším datům týkajících se dopravního zatížení území (intenzity dopravy – viz kap. 2.2) a vzhledem k úpravě přístupu k metodice výpočtu hluku (viz aktualizovaný text níže).

Vlivy vibrací a záření zůstávají v případě řešeného záměru beze změny.

HLUK

Období výstavby

V období výstavby bude okolí stavby zatíženo hlukovými emisemi stavebních strojů a vozidel obsluhujících stavbu. Zdrojem hluku v období výstavby budou především zemní práce (budování násypů, zářezů apod.).

Dopravní obsluha stavby bude prováděna po stávajících komunikacích. Vlastní stavba bude rozdělena na dílčí etapy, pro které bude zpracován projekt organizace výstavby. Z těchto důvodů bude možno specifikovat vlivy hluku v období výstavby a navrhnout případná opatření k jeho eliminaci až v dalších stupních projektové přípravy stavby.

Období provozu

varianta Nulová

Ve variantě Nulové (bez výstavby) je doprava vedena ve stávající trase silnice I/55. Silnice nižších tříd propojující okolní obce jsou napojeny na I/55 úroňovými křižovatkami, před kterými je nejčastěji snížena maximální povolená rychlost dopravním značením. Na silnici jsou také napojeny čerpací stanice pohonných hmot a několik sjezdů na polní cesty obsluhující přilehlé území. Dopravní situace se při zvýšené intenzitě provozu stává méně plynulou a bezpečnou, s čímž souvisí i zvýšení hlukové zátěže v blízkosti silnice I/55.

Ve výhledu lze navíc očekávat, že v důsledku přirozeného nárůstu intenzit dopravy dojde k dalšímu zvyšování intenzit dopravy na všech komunikacích v území včetně nárůstu dopravy tranzitní.

varianta Aktivní

Variantu Aktivní představuje dostavbu stávající silnice I/55 na čtyřpruhové uspořádání dálnice D55. Vzhledem k návaznosti úseku mezi Rohatcem a Břeclaví na předchozí stavbu dálnice D55 Bzenec-přívov – Rohatec, silnice I/51 Hodonín-obchvat a obchvat Břeclavi se jedná o celkové zlepšení dopravní situace v území.

Hluková situace u varianty Aktivní byla posouzena ve stejném koridoru jako varianta Nulová, ale s technickým řešením rozšíření na čtyřpruhové uspořádání a s intenzitami vzájemnými se k rozdílným úsekům rozdělení dopravy (viz Příloha 1).

VIBRACE

Potencionálními zdroji vibrací, které mohou narušovat faktory pohody a ovlivňovat statiku, jsou zejména stavební práce a provoz těžkých nákladních vozidel. Výraznější projev vibrací lze obecně očekávat do vzdálenosti řádově jednotek, výjimečně desítek metrů od osy komunikace.

Období výstavby

V období výstavby mohou vibrace vznikat zejména činností těžkých stavebních strojů, resp. použitím speciálních technologií (ražení pilotů). Dále mohou vznikat v souvislosti s průjezdy těžkých nákladních automobilů (dopravní obsluhy stavenišť) obytnou zástavbou.

Období provozu

Vznik vibrací z provozu navrhovaného záměru, které by měly vliv na obytnou zástavbu se nepředpokládá.

VLIVY NA HLUKOVOU SITUACI

V rámci ovlivnění hlukového zatížení území záměrem byla vypracována samostatná hluková studie (ENVIROAD, 2009), jejíž výsledky jsou uvedeny v této kapitole.

Pro stanovení výhledového hlukového zatížení území v okolí hodnocených variant, výpočet a zobrazení izofon, byl použit program SoundPLAN, verze 6.4. Výpočty byly prováděny pro intenzity dopravy ve výhledovém roce 2040. V území byly dále zohledněny jednotlivé lesní porosty (uvažovaný útlum 0,05 dB na 1 m hloubky porostu). Ze vstupních dat bylo výpočtem stanoveno jednak plošné hlukové zatížení území ve výšce 2 m nad terénem, jednak hlukové zatížení ve vybraných kontrolních imisních bodech (rovněž ve výšce 2 m nad terénem).

Jednotlivé situace hlukového zatížení venkovního prostředí zjištěné výpočtem byly posouzeny ve vztahu k imisním limitům hluku daných nařízením vlády č.148/2006 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací. Základní limity pro hlukovou zátěž jsou pro denní dobu 50 dB(A) a noční dobu 40 dB(A). Příloha č. 3 k nařízení vlády č. 148/2006 Sb. umožňuje níže uvedené korekce. Hlukové posouzení včetně předběžného návrhu protihlukových opatření bylo provedeno ve vztahu k těmto limitům hluku v chráněném venkovním prostoru a v chráněných venkovních prostorech staveb:

Chráněné venkovní prostory ostatních staveb a chráněné ostatní venkovní prostory:

denní doba $L_{Aeq} = 55$ dB(A)

noční doba $L_{Aeq} = 45$ dB(A)

V okolí hlavních komunikací, kde je hluk z těchto komunikací převažující, je možné použít následující hodnoty:

denní doba $L_{Aeq} = 60$ dB(A)

noční doba $L_{Aeq} = 50$ dB(A)

Pro starou hlukovou zátěž jsou pak limity následující:

denní doba $L_{Aeq} = 70$ dB(A)

noční doba $L_{Aeq} = 60$ dB(A)

Pro variantu *Nulovou* byly použity hodnoty s korekcí na starou hlukovou zátěž tj. 70dB(A) pro denní dobu a 60 dB(A) pro noční dobu, pro variantu *Aktivní* pak limity s korekcí zátěže s hlukem v okolí hlavních komunikací tj. 60 dB(A) pro denní dobu 50 dB(A) pro noční dobu.

V *Grafických přílohách H* jsou také vymezeny stávající a výhledové plochy obytné zástavby a plochy rekreace a sportu (tzv. chráněné venkovní prostory a chráněné venkovní prostory staveb), které byly převzaty z platné ÚPD příslušných obcí

VÝSLEDKY VÝPOČTŮ

Plošné rozložení hladin hluku pro výhledovou intenzitu dopravy v roce 2040 (pro denní a pro noční dobu) je obsahem *Grafických příloh H*, ze kterých je patrné i umístění kontrolních imisních bodů. Vypočtené hladiny hluku jsou zobrazeny v grafických přílohách jako pásma odstupňovaná po 5 dB(A). Hladiny hluku v kontrolních imisních hlukových bodech jsou obsaženy v následující tabulce.

Tabulka D-26: Hluková zátěž v kontrolních imisních bodech

označení imisních bodů	denní doba [dB(A)]			noční doba [dB(A)]		
	varianta Nulová	varianta Aktivní bez-PHS	s-PHS	varianta Nulová	varianta Aktivní bez-PHS	s-PHS
K1 (Hrušky—Nádraží)	63,8	66,9	58,4	56,4	58,7	50,6
K2 (Hrušky—Nádraží)	63,7	67,0	59,9	56,3	58,6	51,0
K3 (Hrušky)	60,0	65,0	57,7	54,9	56,9	49,5
K4 (Hrušky)	60,1	66,0	59,6	55,0	57,8	51,2
K5 (Moravská Nová Ves)	60,1	62,8	57,8	52,7	55,1	49,4
K6 (Moravská Nová Ves)	59,9	63,5	57,4	50,1	56,1	49,9

K7 (Mikulčice – vinné sklípky)	69,9	73,4	65,0	62,5	66,1	60,1
K8 (Lužice)	58,4	60,9	56,5	50,1	53,5	49,1
K9 (Lužice)	64,5	66,7	57,7	57,1	59,3	50,3
K10 (Lužice)	66,3	68,2	60,0	60,0	60,9	52,6
K11 (Hodonín – ZOO)	55,0	57,0	57,0	46,6	49,5	49,5
K12 (Hodonín – Na pískách)	60,0	55,3	55,3	50,0	46,4	46,4
K13 (Rohatec)	54,9	60,4	56,3	50,0	53,0	48,9
K14 (Rohatec)	55,0	58,3	57,1	49,4	50,9	49,7

Pozn. PHS – protihlukové stěny

Z výsledků hlukové studie vyplývá:

varianta Nulová

Vypočtená výhledová hluková zátěž, hodnocená jako tzv. „stará hluková zátěž“ ve smyslu nařízení vlády č. 148/2006 Sb., vyhovuje hygienickým limitům hluku. Z *Grafických příloh H_VO_1 a H_VO_2*, jakož i z tabulky hladin hluku v kontrolních imisních bodech je patrné, že hluková zátěž nepřekračuje v denní době hodnotu 70 dB(A) a v noční době s výjimkou kontrolního bodu K7 60 dB(A).

varianta Aktivní

Vzhledem k realizaci tahu R55 dojde ke zvýšení intenzit dopravy a tím dojde i ke zvýšení hlukové zátěže. Nevyhovující hluková zátěž se týká jak některých ploch pro bydlení, sport a rekreaci dle územního plánu, tak několika stávajících obytných budov. Ohroženy jsou zejména oblasti kolem km 40,000 – 41,000 (Rohatec), km 49,000 – 51,000 (Lužice), km 56,000 (Moravská Nová Ves), km 59,000 – 60,000 (Hrušky) a km 61,000 až 62,000 (Hrušky – Nádraží) – viz *Grafická příloha H_VA_1 a H_VA_2*. Nedodržení hygienických limitů je patrné také z kontrolních imisních bodů K1 až K10 a K13.

S ohledem na výhledové hlukové zatížení, jehož zdrojem bude rychlostní silnice R55 a křižující komunikace, byl zpracován a propočten předběžný orientační návrh protihlukových opatření. V koruně budované komunikace byly navrženy protihlukové stěny, které řeší největší problémy hlukové zátěže vyvolané stavbou (v zásadě zajišťují dodržení hygienických limitů chráněných venkovních prostorů staveb, tedy ploch určených územním plánem pro bydlení, rekreaci a sport). Navrhované protihlukové stěny se nacházejí po levé straně silnice (ve vztahu ke staničení) a jejich rozsah je následující:

- PHS 1: km 60,900 – 61,950 – výška 7 m, délka 1 050 m – ochrana stávající zástavby v blízkosti železniční zastávky Hrušky
- PHS 2: km 59,160 – 60,260 – výška 5 m, délka 1 100 m – ochrana stávající zástavby obce Hrušky a rekreačních ploch v severní části obce
- PHS 3: km 55,480 – 56,237 – výška 6 m, délka 757 m – ochrana stávající zástavby obce Moravská Nová Ves
- PHS 4: km 51,921 – 52,500 – výška 5 m, délka 579 m – ochrana rekreační plochy se zástavbou vinných sklípků severně od obce Mikulčice
- PHS 5: km 49,040 – 50,500 – výška 7 m, délka 1 460 m + km 50,500 – 51,377 – výška 5 m, délka 877 m – ochrana stávající zástavby, návrhových ploch pro bydlení a stávajících ploch rekreace a sportu obce Lužice
- PHS 6: km 40,280 – 41,023 – výška 4 m, délka 743 m – ochrana stávající zástavby obce Rohatec

Situace hlukového zatížení s protihlukovými stěnami je zobrazena v *Grafických přílohách H_VA_3 a H_VA_4*, zatížení v kontrolních imisních bodech je patrné z výše uvedené tabulky.

Při realizaci předběžně navržených protihlukových stěn dojde v dotčených lokalitách k významnému snížení hlukového zatížení. Problematické však zůstávají dvě lokality, a to nejbližší zástavba v Hruškách (Nádraží, ulice Hlavní) a Lužici (ulice Vinohrádky a U Hájku), kde lze očekávat překračování nočního hlukového limitu (při intenzitách odpovídajících predikovaným hodnotám pro rok 2040).

Aktualizovaný výpočet byl proveden aktuální verzí program SoundPLAN, verze 8.2 v následujících krocích:

a) intenzity dopravy

Aktualizované výpočty byly provedeny na základě aktualizovaných intenzit dopravy.

Intenzity dopravy použité v původní hlukové studii byly ve formě 24hodinových intenzit dopravy v členění osobní/těžká/celkem za 24 hodin.

Aktualizované intenzity dopravy byly zadávány jako hodinové intenzity dopravy (lehká vozidla, těžká vozidla) v podrobném členění na denní a noční dobu. Takto zadávané intenzity dopravy přesně stanovují rozdělení dopravy na denní a noční dobu a podíl těžkých nákladních aut v dopravním proudu v denní a noční době. Z tohoto pohledu aktualizovaný model přesněji vystihuje denní chod dopravy. Zohlednění a rozdělení aut kategorie LN (lehká nákladní) bylo provedeno v souladu s „Aktualizací metodiky výpočtu hluku z automobilové dopravy, Manuál 2018, verze 2020“, (Ministerstvo dopravy, 2020).

b) model dopravně urbanistické situace použitý pro výpočty

3D model *varianty Nulové* použitý v původní hlukové studii vycházel ze směrového vedení stávajících komunikací převzatý z polohopisu ZABGED a souřadnice z (výšky) byly odvozeny z tehdejší verze výškopisu ZABAGED, který ve své době neobsahovala hrany terénních násypů a zářezů. Tím došlo k tomu, že výškové vedení os jednotlivých komunikací *varianty Nulové* kopíruje rostlý terén bez respektování skutečného výškového vedení nivelety v místech zářezů a násypů a výškového vedení větví v místech mimoúrovňových křížení.

Model pro *variantu Aktivní* v původní hlukové studii naopak vycházel z 3D os jednotlivých situací tak, jak byly projekčně zpracovány v technické studii a tedy toto výškové vedení respektuje. Vezmeme-li v úvahu, že *varianta Aktivní* spočívá v rozšíření hlavní trasy stávající komunikace na čtyřpruh, je zřejmé, že *varianta Nulová* a *varianta Aktivní* by měly mít výškové vedení nivelety shodné (až na drobné korekce v některých úsecích).

V aktualizované hlukové studii byl tento nedostatek odstraněn zkorigováním výškového vedení *varianty Nulové* podle *varianty Aktivní*.

c) výpočtové body

V původní hlukové studii jsou nazývané jako kontrolní body a označené jako K1-K14 bez dalšího bližšího popisu. V řadě případů jsou zvoleny v území, nebo u stavebních objektů, které nejsou z dnešního pohledu považovány za chráněný venkovní prostor, nebo chráněný venkovní prostor staveb, např.:

K2 – okraj zahrady

K7 – okraj zástavby vinných sklepů (ostatní stavby)

K11 – fotbalové hřiště

K13, K14 – okraj zahrad a vinogradů

apod.

Z důvodů srovnatelnosti výsledků byly výpočtové (kontrolní) body v aktualizované hlukové studii zachovány ve stejné poloze jako v hlukové studii původní.

d) protihlukové stěny

V původní hlukové studii je proveden návrh protihlukových stěn. Zde je nutné uvést, že hluková studie v etapě EIA neslouží prioritně pro návrh protihlukových stěn, ale pro definování území, které vyžaduje protihlukovou ochranu. Proto je nutné takto navržený rozsah protihlukových stěn považovat pouze za orientační.

Z důvodu srovnatelnosti výsledků výpočtů byly pro aktualizované výpočty protihlukové stěny modelovány výškově a směrově totožně s původní hlukovou studií.

Tabulka 15: Srovnání aktualizovaných výsledků výpočtů v jednotlivých kontrolních bodech pro denní dobu

kontrolní bod	varianta Nulová			varianta Aktivní bez PHS			varianta Aktivní s PHS		
	2009	2021	rozdíl	2009	2021	rozdíl	2009	2021	rozdíl
K1	63,8	60.1	-3.7	66,9	62.5	-4.4	58,4	53.2	-5.2
K2	63,7	61.7	-2.0	67,0	64.0	-3.0	59,9	53.6	-6.3
K3	60,0	56.6	-3.4	65,0	58.8	-6.2	57,7	52.2	-5.5
K4	60,1	57.9	-2.2	66,0	60.1	-5.9	59,6	52.5	-7.1
K5	60,1	56.7	-3.4	62,8	58.5	-4.3	57,8	52.5	-5.3
K6	59,9	56.6	-3.3	63,5	58.6	-4.9	57,4	51.3	-6.1
K7	69,9	68.2	-1.7	73,4	70.9	-2.5	65,0	57.8	-7.2
K8	58,4	53.7	-4.7	60,9	56.1	-4.8	56,5	51.7	-4.8
K9	64,5	57.8	-6.7	66,7	61.6	-5.1	57,7	53.1	-4.6
K10	66,3	62.6	-3.7	68,2	66.1	-2.1	60,0	55.8	-4.2
K11	55,0	52.4	-2.6	57,0	54.8	-2.2	57,0	54.8	-2.2
K12	60,0	52.6	-7.4	55,3	55.0	-0.3	55,3	55.0	-0.3
K13	54,9	52.1	-2.8	60,4	55.8	-4.6	56,3	51.9	-4.4
K14	55,0	51.0	-4.0	58,3	55.9	-2.4	57,1	54.8	-2.3

Tabulka 16: Srovnání aktualizovaných výsledků výpočtů v jednotlivých kontrolních bodech pro noční dobu

kontrolní bod	varianta Nulová			varianta Aktivní bez PHS			varianta Aktivní s PHS		
	2009	2021	rozdíl	2009	2021	rozdíl	2009	2021	rozdíl
K1	56,4	55.3	-1.1	58,7	57.4	-1.3	50,6	48.2	-2.4
K2	56,3	57.0	0.7	58,6	58.9	0.3	51,0	48.7	-2.3
K3	54,9	51.8	-3.1	56,9	53.6	-3.3	49,5	47.1	-2.4
K4	55,0	53.1	-1.9	57,8	54.9	-2.9	51,2	47.3	-3.9
K5	52,7	51.5	-1.2	55,1	53.1	-2.0	49,4	46.2	-3.2
K6	50,1	51.7	1.6	56,1	53.5	-2.6	49,9	46.2	-3.7
K7	62,5	63.3	0.8	66,1	65.6	-0.5	60,1	52.6	-7.5
K8	50,1	48.6	-1.5	53,5	50.7	-2.8	49,1	46.1	-3.0
K9	57,1	52.9	-4.2	59,3	56.3	-3.0	50,3	47.8	-2.5
K10	60,0	57.6	-2.4	60,9	60.8	-0.1	52,6	50.4	-2.2
K11	46,6	47.6	1.0	49,5	49.8	0.3	49,5	49.8	0.3
K12	50,0	46.6	-3.4	46,4	49.4	3.0	46,4	49.4	3.0
K13	50,0	46.6	-3.4	53,0	50.5	-2.5	48,9	46.5	-2.4
K14	49,4	45.5	-3.9	50,9	49.7	-1.2	49,7	48.3	-1.4

modrá barva – aktualizované hodnoty

zelená barva – aktualizovaná hodnota je nižší než hodnota v původní hlukové studii

červená barva – aktualizovaná hodnota je vyšší než hodnota v původní hlukové studii

Komentář k vypočteným hodnotám je následující

varianta Nulová

Z důvodů uvedených výše nelze považovat hodnoty hluku uvedené v původní hlukové studii za srovnatelné s aktualizovanými hodnotami. V denní době jsou hodnoty nižší než v EIA 2009, v noční době jsou ve 4 výpočtových bodech nevýznamně vyšší, což je způsobeno zpřesněním výpočtového modelu.

varianta Aktivní

I zde převažuje trend, že aktualizované výsledky jsou nižší oproti hodnotám uvedeným v původní hlukové studii (zelená barva). V kontrolních bodech, kde jsou aktualizované hodnoty vyšší než v původní hlukové studii (červená barva), lze tuto skutečnost vysvětlit zpřesněním aktualizovaného modelu.

Celkově lze tedy konstatovat, že vypočtené hodnoty v aktualizovaném posouzení jsou většinou nižší, než hodnoty v dokumentaci EIA 2009. Ojedinelé vyšší hodnoty po aktualizaci lze přičíst na vrub nedostatkům původního modelu, který odpovídal kvalitě a míře podrobnosti v té době dostupných podkladů.

Vyhodnocení významného vlivu změn na hlukovou situaci

Z aktualizovaného hlukového posouzení lze odvodit, že ve výpočtových bodech u objektů, které budou výstavbou komunikace přímo ovlivněny, budou (kromě výp. bodu K7) po zprovoznění a výstavbě navrhovaných protihlukových stěn dodrženy hygienické limity hluku podle Nařízení vlády 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací ve znění pozdějších předpisů. V rámci navržených opatření vyplývá povinnost v dalším stupni projektové dokumentace vypracovat podrobnější hlukovou studii a s tím spojenou optimalizaci navržených protihlukových opatření (s důrazem na PHS u zástavby v okolí výp. bodu K7 za účelem snížení hlukové zátěže v chráněném venkovním prostoru staveb pod hyg. limity).

Z hlediska **hlukového zatížení dotčeného území tedy nenastaly významné změny** oproti stavu v době zpracování Dokumentace EIA v roce 2009.

Není nutné nové hodnocení dle ZPV.

Komentář ke stanovisku EIA:

K problematice vlivů na hlukovou situaci se vztahují tyto podmínky stanoviska EIA:

– pro fázi přípravy:

6. V dalším stupni projektové dokumentace zpracovat podrobnou hlukovou studii uvažovaného záměru a dotčených silnic II. a III. tř., zejm. tam, kde vlivem realizace R55 dojde k navýšení hlukové zátěže a provést optimalizovaný návrh protihlukových opatření:
 - a) při návrhu protihlukových opatření je nutno respektovat chráněné prostory stávající i nově navrhované, případně již vymezené, v územně plánovacích dokumentacích (např. lokality Hornická čtvrť, Bažantnice, Lučina a Výhon v Hodoníně),
 - b) předběžně počítat s realizací následujících protihlukových stěn (PHS):
 - PHS 1: km 60,900 – 61,950 – výška 7 m, délka 1 050 m – ochrana stávající zástavby v blízkosti železniční zastávky Hrušky,
 - PHS 2: km 59,160 – 60,260 – výška 5 m, délka 1 100 m – ochrana stávající zástavby obce Hrušky a rekreačních ploch v severní části obce,
 - PHS 3: km 55,480 – 56,237 – výška 6 m, délka 757 m – ochrana stávající zástavby obce Moravská Nová Ves,

- PHS 4: km 51,921 – 52,500 – výška 5 m, délka 579 m – ochrana rekreační plochy se zástavbou vinných sklípků severně od obce Mikulčice,
- PHS 5: km 49,040 – 50,500 – výška 7 m, délka 1 460 m + km 50,500 – 51,377 – výška 5 m, délka 877 m – ochrana stávající zástavby, návrhových ploch pro bydlení a stávajících ploch rekreace a sportu obce Lužice,
- PHS 6: km 40,280 – 41,023 – výška 4 m, délka 743 m – ochrana stávající zástavby obce Rohatec,
- c) současně budou v dokumentaci pro územní řízení navrženy možné způsoby řešení hlukové zátěže a její eliminace v nejbližší zástavbě v Hruškách (Nádraží, ulice Hlavní) a Lužicích (ulice Vinohrádky a U Hájku),
- d) adekvátně zohlednit ustanovení § 3 nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně před nepříznivými účinky hluku a vibrací.
7. U obytných objektů, u kterých nebude možné ani při realizaci navržených opatření (optimalizovaných v dalších stupních projektové přípravy) snížit hlukové zatížení na zákonné limity, řešit tuto skutečnost individuálně s vlastníky objektů, instalací individuálních opatření (výměna oken), v krajním případě ve smyslu možného vykoupení objektu a zrušení funkce bydlení s tím, že nezbytnost uplatnění individuálních opatření bude objektivně zdůvodněna v navazujících řízeních
 8. Prověřit možnosti přehodnocení rozsahu a umístění dotčených ploch výhledové obytné zástavby (na kterých dosud nebyla zástavba realizována) a ploch se sportovní a rekreační funkcí tak, aby plánovaná zástavba nebyla umístována na plochy, kde se ve výhledu předpokládá překračování hygienických limitů hluku.
 9. V dalších stupních přípravy záměru upřednostnit v úsecích podél blízké obytné zástavby typy povrchů s nejnižším možným koeficientem F3 (dle Novely metodiky pro výpočet hluku ze silniční dopavy, Planeta 2/2005) pro další snížení hladin hluku a vibrací.
 10. V rámci stavebního řízení budou za účelem minimalizace potenciální hlukové zátěže a zátěže vibracemi resp. za účelem zajištění plnění hygienických limitů hluku a vibrací při provádění stavby navržena konkrétní technická a organizační opatření.
 20. Zvážit vyloučení navrhovaných ploch bydlení, které mohou být potenciálně zasažené negativními dopady z provozu na posuzované silnici.
 21. Zvážit využití nebo vyloučení ploch pro sport a rekreaci potenciálně zasažených negativními dopady z dopavy.
 41. Realizovat výsadbu izolační zeleně mezi tělesem navrhované silnice a obytnou zástavbou dotčených obcí. Konkrétní rozsah a podmínky budou stanoveny na základě místních podmínek a majetkových vztahů k dotčeným pozemkům.
- pro fázi provozu:
78. Účinnost navržených a realizovaných protihlukových opatření bude objektivizována na základě měření hluku v průběhu zkušebního provozu s tím, že na základě výsledků měření hluku musí být deklarováno prokazatelné dodržení hygienických limitů hluku daných právními předpisy na úseku ochrany veřejného zdraví resp. na úseku ochrany před nepříznivými účinky hluku a vibrací vzhledem k okolním chráněným venkovním prostorům a chráněným venkovním prostorům staveb (tj. nepřekročení hodnoty limitu po přičtení nejistoty měření k naměřené hladině akustického tlaku A pro denní a noční dobu).

Situace popsaná v rámci Dokumentace EIA z hlediska ochrany před hlukovou zátěží nedoznala významných změn. Výše uvedené podmínky stanoviska EIA vztahující se k fázi přípravy a provozu záměru jsou proto i nadále platné a plně postihují aktuální stav v území.

2.5 Klima a vliv klimatických změn

Podkapitola Klima (v Dokumentaci EIA kapitola C.II. Charakteristika současného stavu složek životního prostředí v dotčeném území, podkapitola C.II.1. Ověduší a klima) zůstává beze změny.

Podkapitola zabývající se změnami klimatu je nově přidána na základě Sdělení MŽP, které požaduje strukturu Podkladu vycházející z aktuální legislativy ZPV. Do struktury Dokumentace EIA z roku 2009 tak byly doplněny nové kapitoly dle novely ZPV, která byla provedena zákonem č. 326/2017 Sb., a vstoupila v účinnost od 1.11. 2017 (jedná se o tzv. Transpoziční novelu na základě revidované směrnice EIA – směrnice EP a Rady 2014/52/EU ze dne 16.4.2014, kterou se mění směrnice Rady 2011/92/EU o EIA).

Část kapitoly C. II. 1 Ověduší a klima z původního textu dokumentace EIA je do textu převzata.

2.5.1 Stav klimatu v zájmovém území

KLIMA

Klimatické poměry v území navrhované stavby jsou ovlivněny především množstvím dopadajícího slunečního záření, utvářením reliéfu a charakterem aktivního povrchu.

Zájmové území představuje nejslunečnější, nejteplejší a srážkově jednu z nejchudších oblastí České republiky. Jako takové náleží zájmové území k **teplé klimatické oblasti**, resp. k její nejteplejší klimatické jednotce T4 (dle Quitta, 1971).

Základní klimatické charakteristiky jsou uvedeny v následující tabulce a v následném slovním popisu.

Tabulka C.2: Klimatické charakteristiky jednotky T4 v zájmovém území – podle Quitta (1971)

charakteristika	T4
Počet letních dní ($T_{\max} \geq 25 \text{ °C}$)	60 – 70
Počet dní s průměrnou teplotou 10 °C a více	170 – 180
Počet mrazových dní ($T_{\min} \leq -0,1 \text{ °C}$)	100 – 110
Počet ledových dní ($T_{\max} \leq -0,1 \text{ °C}$)	30 – 40
Průměrná teplota vzduchu ve °C v lednu	-2 – -3
Průměrná teplota vzduchu ve °C v červenci	19 – 20
Průměrná teplota vzduchu ve °C v dubnu	9 – 10
Průměrná teplota vzduchu ve °C v říjnu	9 – 10
Průměrný počet dní se srážkami 1 mm a více	80 – 90
Srážkový úhrn ve vegetačním období (IV – IX)	300 – 350
Srážkový úhrn v zimním období (X – III)	200 – 300
Počet dní se sněhovou pokrývkou	40 – 50
Počet zamračených dní (oblačnost větší než 8/10)	110 – 120
Počet jasných dní (oblačnost menší než 2/10)	50 – 60

T4 – velmi dlouhé léto, velmi teplé a velmi suché, přechodné období je velmi krátké s teplým jarem a podzimem, zima je krátká, mírně teplá a suchá až velmi suchá, s velmi krátkým trváním sněhové pokrývky.

Přímo v zájmovém území není situována žádná klimatologická stanice, avšak vzhledem k blízkosti a podobnosti poměrů v území lze k charakterizaci klimatických poměrů zájmového území využít data z klimatologických stanic *Velké Pavlovice* (pro jižní část území, 16 km od Břeclavi stejně jako od Hodonína), příp. *Strážnice* (pro severní část

území, 10 km východně od Rohatce). Není-li uvedeno jinak, jsou dlouhodobé průměrné hodnoty vztaženy k normálovému období 1961 – 1990.

Celoroční **úhrn globálního slunečního záření** je v zájmovém území vysoký, a to kolem 4000 MJ.m⁻². Roční průměrný **počet hodin se slunečním svitem** je rovněž vysoký, přičemž nepatrně slunnější je jižní část zájmového území. Na klimatické stanici *Velké Pavlovice* činil v období 1951 – 1980 průměrný počet hodin se slunečním svitem 1814,5 hodin. Na klimatické stanici *Strážnice* slunce svítilo v průměru 1753,7 hodin.

V průběhu roku připadá maximum slunečního svitu na letní měsíce (okolo 240 hodin v červenci), minimum se objevuje v zimě (cca 52 hodin v lednu).

Množství sluneční radiace dopadající na zemský povrch je výrazně modifikováno **oblačností**. Maximum oblačnosti v průběhu roku připadá na jižní Moravě na listopad a prosinec (více než 7,5/10 pokrytí oblohy), minimální oblačnost je v září (4,5/10 pokrytí oblohy).

Průměrná roční **teplota vzduchu** se v zájmovém území pohybuje kolem 9°C (stanice *Strážnice* 9,0°C, *Velké Pavlovice* 9,2°C). Nejchladnějším měsícem roku je leden, kdy průměrná teplota vzduchu na obou stanicích klesá k -2°C. V průměru nejteplejším měsícem roku je červenec s průměrnou teplotou ve *Strážnici* 18,4°C a ve *Velkých Pavlovicích* 19,1°C.

Vyrovnanost teplotního režimu v průběhu roku lze charakterizovat pomocí průměrné **amplitudy teploty vzduchu**. Roční amplituda teploty vzduchu je vyšší ve *Strážnici* (51,3°C) oproti *Velkým Pavlovicím* (50,2°C). Nejvyšší amplitudy teploty připadají na jarní měsíce, ve *Strážnici* 28,2°C v dubnu a ve *Velkých Pavlovicích* 25,5°C v březnu. K nejmenším změnám v chodu teplot dochází v listopadu (*Strážnice* 22,7°C, *Velké Pavlovice* 20,9°C).

Průměrný roční **úhrn srážek** je nízký, zájmové území patří k srážkově nejchudším oblastem České republiky. V severní části zájmového území spadlo (za období 1901–1980) ročně průměrně 550 mm srážek, v jižní části zájmového území spadlo méně než 500 mm srážek. Z hlediska ročního chodu srážek patří zájmové území do oblasti kontinentální, jež se vyznačuje hlavním srážkovým maximem v létě a minimem v zimě. Průměrně nejvíce srážek spadne ve *Velkých Pavlovicích* v červnu, a to 52,4 mm. Nejméně srážek naopak připadá na leden, kdy ve *Velkých Pavlovicích* spadne průměrně pouhých 23 mm srážek.

Srážky v podobě **sněžení a sněhová pokrývka** jsou typickými znaky zimy. V zájmovém území první sněžení přichází průměrně koncem 2. dekády listopadu, poslední sněžení bývá okolo 24. března. V letech 1901 – 1980 se sněžení ve *Strážnici* objevilo průměrně 25,4 dne, přičemž největší počet dní se sněžením připadá na leden. Počet dní se sněhovou pokrývkou je ve *Strážnici* o něco vyšší, a to 28,9 dne.

Roční chod **relativní vlhkosti vzduchu** patří v zájmové oblasti ke kontinentálnímu typu. Minimální hodnoty byly (v letech 1951 – 1980) v dotčené oblasti pozorovány v dubnu až květnu (*Strážnice* 69%, *Velké Pavlovice* 66%), maximum relativní vlhkosti připadá na listopad až leden (*Strážnice* v prosinci 86%, *Velké Pavlovice* 83%). Průměrná roční relativní vlhkost vzduchu pro toto období činí ve *Strážnici* 77% a ve *Velkých Pavlovicích* 75%.

V zájmovém území výrazně nedominoval žádný směr **větru**. Relativně nejčastěji se však uplatňují západní větry, jež jsou místně modifikovány tvarem reliéfu a charakterem aktivního povrchu. Průměrná rychlost větru v území činí 2,44 m/s. Silné větry (rychlost vyšší než 16 m/s) se vyskytují minimálně.

Výskyt **mlh** místního významu je více pravděpodobný v blízkosti tekoucích vod a vodních ploch. Častěji se mlhy vyskytují podél Kyjovky, řeky Moravy a v okolí zatopené Štěrkovny a v okolí soustavy vodních ploch severně od Lužic.

V jižní části zájmového území se během roku vyskytne průměrně 50 dní s mlhou. Nejčastěji se mlhy objevují v podzimních měsících, nejméně mlh se vyskytuje v létě.

VLIV NA KLIMA

Při hodnocení možných vlivů záměru na klima jsou zvažována měřítko makroklimatu, mezoklimatu, místního klimatu a mikroklimatu.

Makroklima můžeme definovat jako režim meteorologických dějů, který se vyvíjí a formuje pod vlivem interakcí mezi atmosférou a aktivním povrchem, podmíněných energetickou bilancí systému, velkoprostorovou cirkulací převládajícím charakterem aktivního povrchu. Pro makroklima jsou charakteristické víry s poloměry křivosti řádově desítky kilometrů.

Mezoklima je ovlivněno makroklimatem nebo je výsledkem vlivu činnosti člověka v měřítku měst na přízemní atmosféru a výsledkem vlivu místních klimát, která se v rozsahu mezoklimatu nacházejí. Pro mezoklima jsou charakteristické víry s poloměry křivosti řádově jednotky až desítky kilometrů.

Místní klima (topoklima) se vytváří pod vlivem morfologie, převládajícího složení a struktury biotické a abiotické složky aktivního povrchu a pod vlivem mikroklimat, která se nacházejí v jeho rozsahu. Místní klima je typické turbulentním prouděním o poloměrech křivosti řádově stovky metrů.

Mikroklima se vytváří pod bezprostředním vlivem klimageneticky stejnorodého aktivního povrchu. Jeho formování je vázáno na energetickou bilanci systému aktivní povrch – atmosféra. Horizontální rozměr mikroklimatu se odvíjí od rozlohy klimageneticky homogenního aktivního povrchu (definice upraveny podle Prošek, P. – Rein, F., 1979).

Vzhledem k existenci dopravního koridoru v území lze vyloučit změny na úrovni makro-, mezo- a místního klimatu. Novými prvky bude především rozšíření vozovky, realizace mimoúrovňových křižovatek a realizace protihlukových stěn.

V trasách předpokládaných katabatických proudů (osy údolí místních toků) již dnes existuje překážka v podobě tělesa komunikace a proto případné změny v hromadění chladnějšího vzduchu nebudou významné.

K lokálním změnám, především v úrovni oslunění a lokálních větrných pohybů může docházet v blízkosti protihlukových stěn, kdy především v Lužici bude nezbytné vzhledem k těsné blízkosti obytných domů volit vhodné materiály, aby nedošlo k zastínění nemovitostí.

2.5.2 Změna klimatu a její vlivy

Popis prognózy vývoje klimatu a biologická rozmanitost

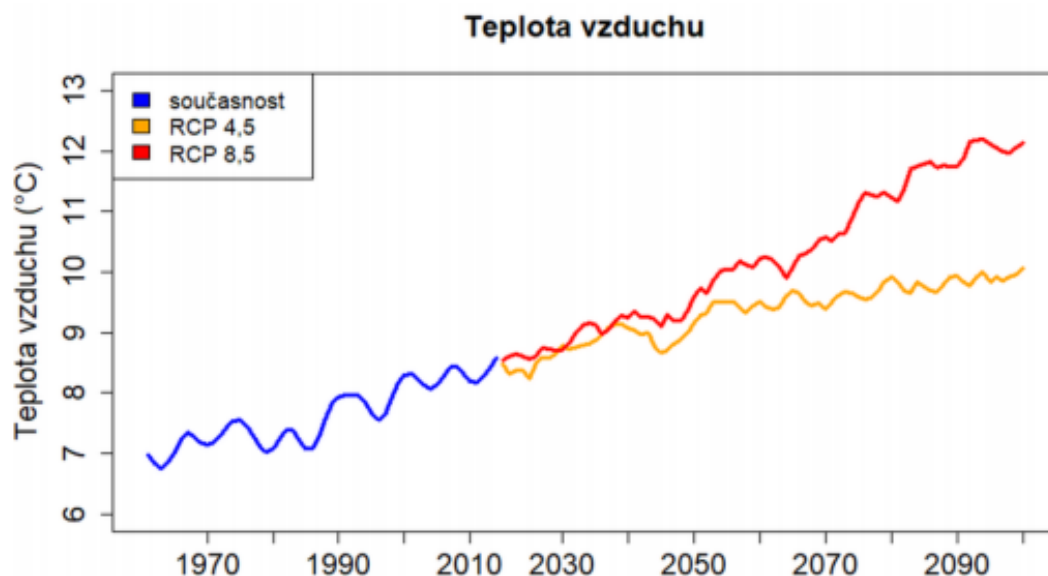
V posledních dvou desetiletích došlo v České republice k nárůstu průměrného počtu tropických dní a nocí a současně byl ve stejném období zaznamenán nárůst výskytu extrémních denních úhrnů atmosférických srážek (přívalové deště). S předpokladem dalšího navyšování vln veder a přívalových dešťů musíme počítat až do roku 2069.

V období 2021–2040 se teplota zvýší o cca 1 °C, toto zvýšení teploty bude relativně málo proměnlivé. Daleko vyšší zlom v častějším výskytu extrémních teplot lze předpokládat v období 2041–2060, kdy se předpokládá další nárůst maximálních ročních teplot až o 1,8 °C oproti současnému období. V tomto období nastane nejvýraznější změna nárůstu u maximální teploty, která bude až dvojnásobná a počet tropických dní se zvýší na 14, což je téměř čtyřnásobek hodnoty současného období. Tento jev přispěje k dalšímu rozšíření negativního vlivu extrémních teplot nejen na dopravní infrastrukturu. V období 2070–2099 lze předpokládat nárůst ročních maxim až o 4 °C. V tomto období musíme počítat s významným negativním vlivem maximálních teplot na použité materiály. Délka působení vysokých teplot se zvýší o dalších 23 dní (Aktualizace Komplexní studie dopadů, zranitelnosti a zdrojů rizik souvisejících se změnou klimatu v ČR z roku 2015, ČHMÚ 2019).

Tabulka 17: Změny sezónních průměrů teplot pro scénářová období

Změna oproti referenčnímu období 1981-2010 (°C)				
Období	2021-2040	2041-2060	2061-2080	2081-2100
jaro	1,1	1,8	2,8	3,8
léto	0,9	1,6	2,6	3,8
podzim	0,9	1,8	2,6	3,9
zima	1,1	2,1	3,3	4,9

Zimní období je ovlivňováno extremitou a frekvencí denní amplitudy teplot, která překračuje bod mrazu a částečně také počtem mrazových dní, kdy minimální denní teplota klesá pod 0°C. Díky snižujícímu se počtu mrazových dní (až o 68 dní v období 2081 – 2100, Aktualizace Komplexní studie dopadů, zranitelnosti a zdrojů rizik souvisejících se změnou klimatu v Czech Republic z roku 2015, ČHMÚ 2019) se můžeme domnívat, že se sníží frekvence expozice materiálů, z nichž je stavební dílo konstruováno, mrazovému zvětrávání. Do budoucna lze tedy předpokládat úspory v zimní údržbě dopravní infrastruktury.



Obrázek 1: Vývoj roční teploty vzduchu pro ČR podle ensemblového průměru 11 realizací RCM² modelů (shlazené 10letým nízkofrekvenčním filtrem)

Postupem času se bude navyšovat počet letních dní ze 45 na 91 a tropických dní z 8 na 31, častěji se budou také objevovat tropické noci. Současně také poklesne počet mrazových dní ze 112 na 69 a ledových dní z 30 na 8 a téměř se přestanou vyskytovat dny arktické.

Tabulka 18: Průměrné počty dní s mezními teplotami v jednom období

	1961 - 1990	2010 - 2039	2040 - 2069	2070 - 2099
letní dny	45	58	74	91
tropické dny	8	12	22	31
tropické noci	0,1	0,1	1	4
mrazové dny	112	95	82	69
ledové dny	30	20	17	8
arktické dny	1,1	0	0	0

Vysvětlivky: - letní den – maximální teplota dosáhne anebo překročí 25°C

- tropický den – maximální teplota přesáhne 30°C

- tropická noc – minimální teplota neklesne pod 20°C

- mrazový den – minimální teplota klesne pod 0°C

- ledový den – teplota po celý den pod 0°C

- arktický den – maximální denní teplota nepřesáhne -10°C

² Representative Concentration Pathways – RCP jsou čtyři scénáře vyjádřené v celkové míře radiačního působení antropogenních emisí skleníkových plynů (vyjádřeno ve W.m-2) do roku 2100. Smyslem scénářů je pokrýt široké rozmezí možných klimatických projevů a nelze je chápat jako predikce socio-ekonomického vývoje či doporučení. RCP8.5 vede k nárůstu radiačního působení na 8.5 W.m-2 k roku 2100, RCP6 stabilizuje radiační působení po 2100 na úrovni 6 W.m-2, RCP4.5 pak předpokládá v průběhu 21. století stabilizaci radiačního působení na úrovni 4.5 W.m-2, RCP2.6 předpokládá nejvyšší působení na úrovni okolo 3 W.m-2 v průběhu 21. století a následně mírný pokles do jeho konce. Každý RCP scénář totiž může být naplněn různými kombinacemi demografického, ekonomického a technologického vývoje. Data scénářů a další informace o jejich použití a limitech obsahuje databáze IAMC: <http://www.iiasa.ac.at/web-apps/tnt/RcpDb>

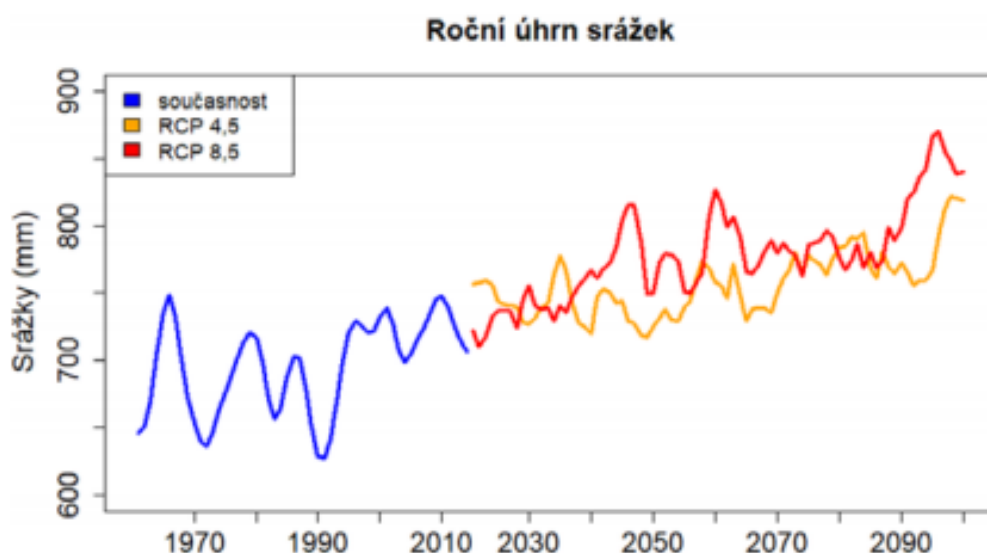
Tabulka 19: Aktualizované Průměrné počty dní s mezními teplotami v jednom období³ v rámci studie z r. 2019

	1981 - 2010	2021-2040	2081-2010
tropické dny	6,1	9,1	14,1
mrazové dny	114,4	96,6	96,6

Vysvětlivky: - mrazový den – minimální teplota klesne pod 0°C
 - ledový den – teplota po celý den pod 0°C

Rychlost pozorované změny teploty v ČR vyjádřená v trendech za 10 let se zvýšila. Scénářová data jsou porovnávána s novějším normálem 1981–2010, který je vyšší než původní normál 1961–1990 používaný v původní studii z roku 2015. Tomu odpovídají nižší odhady změny teploty. Výrazné předpokládané změny v extrémních teplotách se promítají do odhadů počtu tropických a mrazových dní.

Vývoj úhrnů srážek bude pravděpodobně v průběhu jednotlivých let kolísat a ke konci sledovaného období se předpokládá mírný pokles. V aktualizované studii je trend pro změnu srážek stále nejednoznačný, aktuálně modely předpokládají mírný růst ročních úhrnů.

**Obrázek 2: Vývoj průměrných ročních srážkových úhrnů (mm) pro ČR podle ensemblového⁴ průměru 11 realizací RCM modelů (shlazen 10letým nízkofrekvenčním filtrem)**

Častější bude ale výskyt extrémních jevů v podobě přivalových dešťů nebo naopak bezesrážkových období. Největší rozdíl se projevuje u zimních srážek, jejichž nárůst může být do konce 21. století až 35% (následující tabulka). Naopak v letních srážkách lze očekávat nejmenší změnu.

³ Pro pozorovanou současnou změnu klimatu je používán normál 1961–1990, který se donedávna široce používal, navíc v tomto období bylo podnebí relativně stabilní (veličiny nevykazují výrazné vzestupné nebo klesající trendy). Pro vyhodnocení stavu budoucího klimatu je ale toto období méně vhodné (především s ohledem na fakt, že se jedná o historii), a jeví se tedy vhodnější provést porovnání s hodnotami naměřenými za poslední sledované období (aktuální třicetiletí), tj. 1981–2010. (Aktualizace Komplexní studie dopadů, zranitelnosti a zdrojů rizik souvisejících se změnou klimatu v ČR z roku 2015, ČHMÚ 2019).

⁴ Aby bylo možné lépe posoudit možné změny na základě všech dostupných experimentů, z individuálních korigovaných modelových výstupů byl vytvořen ensemblový průměr modelů. Před vytvořením celkového výstupu byly hodnoty jednotlivých experimentů shlazeny dvacetiletým nízkofrekvenčním Gaussovským filtrem, aby byl odstraněn problém s časovou neporovnatelností individuálních ročních hodnot jednotlivých experimentů (Aktualizace Komplexní studie dopadů, zranitelnosti a zdrojů rizik souvisejících se změnou klimatu v ČR z roku 2015, ČHMÚ 2019).

Tabulka 20: Změna dlouhodobých sezónních srážkových úhrnů ve scénářovém období (v rámci studie z r. 2015)

Podíl mezi budoucím a referenčním obdobím			
Období	2010-2039	2040-2069	2070-2099
jaro	1,12	1,00	1,10
léto	1,03	0,99	0,88
podzim	1,08	1,18	1,12
zima	0,92	0,91	0,96

Tabulka 21: Procento srážkových úhrnů pro ČR podle ensemblového průměru 11 realizací RCM modelů pro jednotlivé období a sezóny v porovnání s referenčním obdobím 1981–2010

Emisní scénář RCP4.5	Období			
	2021-2040	2041-2060	2061-2080	2081-2100
jaro	105,9	111,5	115,1	119,3
léto	105,0	100,9	104,4	109,5
podzim	107,4	108,7	109,5	112,4
zima	109,3	110,5	115,9	114,0

Vývoj klimatických změn úzce souvisí zejména s funkčností ekosystémů a biologickou rozmanitostí. Přírodní ekosystémy zastávají významnou roli při regulování klimatu na zemi, kdy pohlcují asi polovinu emisí uhlíku způsobených lidskou činností. Přírodní ekosystémy společně s biologickou rozmanitostí pomáhají přizpůsobovat se změnám klimatu a zmírnit jejich dopady. Ubývající biologická rozmanitost a poškozování ekosystémů oslabují celkovou funkčnost ekosystémů, tedy také pohlcování emisí uhlíku. Změny klimatu jsou jednou z příčin ubývání biologické rozmanitosti a bez účinné ochrany se změny klimatu ještě více urychlí. Ochrana a obnova biologické rozmanitosti společně s ochranou přírodních ekosystémů nám napomáhá v celkovém boji proti změně klimatu a jich dopadu.

Rizika klimatických změn

Se změnami klimatu musíme počítat s řadou změn. Předpokládáme zejména zvýšení průměrných teplot, pokles srážek v letním období, zkracování délky zimního období a nárůst extrémních meteorologických jevů, jako jsou vlny veder a sucha, extrémní bouřky s přívalovými dešti a vichřicemi v létě a v zimě se sněhovými vánicemi, mlhou a ledovkou. Tyto změny přinášejí řadu negativních důsledků a rizik.

V poslední době můžeme v zájmovém území pozorovat rostoucí četnost hydrometeorologických extrémů, jako jsou:

Přívalové deště, kdy může dojít k zaplavení komunikace srážkovou vodou (ztráta přilnavosti pneumatiky k vozovce). Při přívalových deštích je v dopravě vždy snížena viditelnost a s ní spojená zvýšená nehodovost. Přívalové deště jsou často doprovázeny bleskovými povodněmi (záplavy). V průběhu výstavby představují přívalové deště největší riziko pro zemní práce, kdy může docházet k opětovnému vyplavování konstrukčních vrstev tělesa komunikace a následnému zaplavení stavby vodou.

S přívalovými dešti je třeba počítat na celém úseku plánované trasy, kde hrozí riziko ztráty přilnavosti pneumatik k vozovce. Mostní objekty nepřekračují významné vodní toky, bleskové povodně tedy nebudou představovat pro oznamovaný záměr významné riziko.

Extrémní nárazový vítr mívá negativní dopady s ohledem na bezpečnost provozu, kdy může být jednou z hlavních příčin vzniku dopravní nehody. Může způsobit vybočení kamionu, které může vést k dopravní nehodě. Během výstavby může nárazový vítr představovat riziko při pracích na mostních konstrukcích, kdy může být ohrožena bezpečnost práce.

Vlivem extrémně vysokých teplot může docházet k rozměknutí asfaltu, což ve vztahu ke snížené pozornosti řidičů v těchto vedrech vede k častější nehodovosti a poškozování stavu vozovky a jejího okolí. Taktéž extrémně vysoké teploty představují riziko v oblasti bezpečnosti práce při výstavbě, kdy může vlivem vysokých teplot docházet k dehydrataci pracovníků na stavbě. Vegetační úpravy (zmírňující vlivy extrémně vysokých teplot) budou podrobně řešeny v dalším stupni projektové dokumentace.

Sněhová vánice – krátkodobé intenzivní sněhové srážky, kdy není možné zajistit 100%-ní sjízdnost komunikace v tomto období. Sněhová vánice podobně jako přívalové deště zastaví stavební práce i na několik týdnů a při jarním tání sněhu může dojít ke znehodnocení již existujících konstrukčních vrstev.

Ledovka – vzniká při mrznoucím dešti nebo mrholení při dopadu na namrzlou vozovku, která má teplotu pod 0°C, komunikace se tím stává nesjízdnou. S ledovkou je potřeba počítat v celém plánovaném úseku, přičemž větší riziko namrzání je na mostních objektech.

Mlha – jedná se o oblak, který se dotýká zemského povrchu a výrazně omezuje viditelnost. Snížená viditelnost v mlze vede k častější nehodovosti a je rizikem jak v době provozu, tak během realizace stavby.

Hodnocené území obecně nepatří k výrazně postihovaným sněhovými vánicemi. Počet dní se sněhovou pokrývkou nepřesahuje se v průměru pohybuje kolem 30. Tento počet však bude v budoucnu klesat. V zimním období může dojít k zasypání komunikace sněhem, kdy není možné zajistit 100% sjízdnost komunikace.

Zájmová oblast patří k mírně teplým oblastem, počet ledových dnů se pohybuje v průměru kolem 20 za rok, tedy s výskytem námrazových jevů musíme v území počítat, ovšem jejich četnost není nijak výrazný. Největší riziko vzniku ledovky a námrazy je lokalizováno na mostní objekty, kde dochází k většímu promrzání než na úsecích vedených v násypu. K namrzání vozovky může docházet také při výskytu mlhy, která bývá doprovázena mrholením. S výskytem mlh spojených s rizikem namrzání vozovky musíme počítat v celém úseku trasy záměru.

Strategické dokumenty

Změny klimatu jsou jednou z prioritních oblastí EU. Strategické dokumenty, zaměřené na problematiku změny klimatu lze rozdělit na **adaptační a mitigační**. Problematika mitigace je řešena v klimaticko-energetickém balíčku a problematika adaptace je řešena v rámci strategie EU pro přizpůsobení se změně klimatu.

Cílem adaptační strategie je zmírnit dopady změny klimatu pomocí adaptačních opatření, která vedou k opatření k přizpůsobení přírodního nebo antropogenního systému skutečné nebo předpokládané změně klimatu vč. jejich dopadů, zachovat dobré životní podmínky a uchovat či vylepšit hospodářský potenciál pro příští generace.

Jelikož se jedná o nově připravovanou, moderní silniční stavbu, je potřeba její projektování sladit v souladu s moderními trendy, mezi něž patří využití telematických systémů, zajištění odvodu přívalových vod, požární bezpečnost, ozelenění okolí tělesa komunikace atd.

Objízdné trasy – v první řadě je potřeba zajistit existenci a kapacity objízdných tras, při dopravních nehodách a při neexistenci objízdné trasy zůstává hrozba úplného přerušení provozu. Součástí objízdných tras může být také zvýšení spolehlivosti dopravního sektoru odstraňováním „bottlenecks“ s cílem optimálního zajištění dopravní obslužnosti (segregované trasy městské a příměstské dopravy, vysokorychlostní železnice, příměstská železnice, zkvalitnění a rozvoj nemotorové dopravy, inteligentní dopravní prvky, zvyšování bezpečnosti).

Telematika – dále je potřeba vylepšit organizaci dopravy zejména využitím telematických a inteligentních dopravních systémů nejen pro řízení dopravy při mimořádných a krizových událostech (informace o stavu sjízdnosti, řízení plynulosti, překážky na silnici atd.).

Havarijní plány – které budou obsahovat také kapitolu o změně klimatu – schopnost správců infrastruktury rychle reagovat na vzniklé mimořádné události.

Prevence možných škod – řízení rizik při tvorbě koncepcí dopravní infrastruktury, prevenci možných škod a včasnou likvidaci následků způsobených extrémními projevy počasí. Implementace inženýrských opatření, která chrání a zabezpečují dopravní infrastrukturu (vyvýšení apod.).

Využití informací ČHMÚ – je potřeba také zefektivnit využívání informací a předpovědi počasí od ČHMÚ (příprava předem na přicházející vlivy počasí a rychlejší odstranění škod).

Technologie údržby – v návaznosti na zefektivnění využití informací o předpovědi počasí zvolit s předstihem vhodnou technologii pro údržbu komunikace v mimořádných situacích (ledovka, sněhová vánice).

Retenční schopnost krajiny – dalším nepostradatelným adaptačním opatřením vůči klimatickým změnám je zvýšení retenční schopnosti krajiny. Retenční schopnost krajiny se efektivně zvýší kombinací retenčního a vsakovacího systému, kdy jsou za retenční nádrže umístěny např. vsakovací příkopy nebo bloky. Retenční schopnost krajiny v okolí komunikace lze také navýšit vhodnou výsadbou pásu dřevin a křovin, které mají přirozenou schopnost akumulace vod. Správně fungující zelený prostor může regulovat odtok srážkové vody a snižuje tak riziko povodně. Rostliny také stabilizují půdu a snižují riziko půdních sesuvů a eroze.

Adekvátní technologie a kvalita materiálů – identifikovat a monitorovat nevyhovující technologie v oblasti dopravní infrastruktury, podpořit výzkum a vývoj nových materiálů, které sníží riziko negativních technických, ekonomických a zdravotních vlivů. Při projektování stavby a dopravních konstrukcí je nutné zohlednit důsledky změny klimatu, extrémní výkyvy teplot, odvod přívalových vod, vyhodnotit námrazovou hloubku, účinky vysokého rozpálení povrchů, požární bezpečnost. Dále je při projektování nutno zohlednit také technologii a kvalitu materiálů se zaměřením na zvýšení životnosti prováděné dopravní stavby s požadavkem na mnoholeté záruky na kvalitu zhotoveného díla a časově i finančně zefektivnit opravy poškozené komunikace.

Ekonomické aspekty – kromě technologických aspektů musíme počítat také s aspekty ekonomickými, kdy vedle potenciálního nárůstu škod na infrastrukturu způsobené jak živelnými pohromami, tak i vysokými letními teplotami či zimními teplotami kolem nuly (opakované tání a mrznutí), lze očekávat snížení nákladů na zimní údržbu infrastruktury a cestovních prostředků. Kromě těchto položek je ovšem potřeba počítat i s náklady na zpožděné spoje, náhradní dopravu a objížďky, které dohromady tvoří významnou položku.

Snižování množství skleníkových plynů v dopravě – lze dosáhnout rozšiřováním konceptů ekologického provozu osobních a lehkých nákladních vozidel a podpora rozvoje alternativních pohonů motorových vozidel (biopaliva, zemní plyn), informační kampaní na podporu ekologických způsobů řízení motorových vozidel, revizi koncepčních materiálů rezortu dopravy, podporou kombinované dopravy a městské hromadné dopravy a úpravou dopravní cenové politiky, zvýšením průjezdnosti silničních komunikací a podporou cyklo dopravy výstavbou cyklostezek a doprovodné infrastruktury.

Mitigační strategie zahrnuje opatření, která jsou přímá či nepřímá ke snížení emisí skleníkových plynů (efektivnější využití zdrojů energie). Mitigační opatření v dopravním sektoru jsou z hlediska snižování emisí skleníkových plynů nutná. Tato opatření jsou založena na využívání elektrického pohonu a pohonu na zemní plyn. Tento způsob dopravy je energeticky efektivnější, ekonomičtější a environmentálně šetrnější. Také veřejná meziměstská autobusová doprava přispívá k ušetření emisí skleníkových plynů.

Z hlediska změny klimatu jsou nežádoucím projevem ke klimatickým změnám větší nároky na klimatizaci vozidel, čímž dochází samozřejmě ke zvyšování spotřeby pohonných hmot, jenž implikuje nárůst produkce emisí a dochází tak k růstu produkce skleníkových plynů, tj. oxidu uhličitého (CO₂), metanu (CH₄) a oxidu dusného (N₂O). Z tohoto důvodu je potřeba se v projektu zaměřit na opatření zaměřená na snižování negativního působení na klima, která sníží měrné emise CO₂ na obyvatele do roku 2020 o 30 % v porovnání s rokem 2000 a která zároveň sníží celkové agregované emise CO₂ o 25 %.

S ohledem na předpokládané teplotní změny a zvýšenou extremalitu počasí, a to jak z hlediska zvýšených letních teplot, tak i z hlediska změn teplot zimních platí všeobecné pravidlo hospodárnosti, a to v létě příliš nechladit a v zimě nepřetápět. Nové dopravní prostředky je nezbytné vybírat s klimatizací a vytápěním se zřetelem na vysokou účinnost a hospodárnost vzhledem ke spotřebě energie, minimalizaci produkce rizikových emisí a finančních nákladů. V neposlední řadě je potřeba zvyšovat podporu alternativních pohonů s nižší produkcí emisí in situ – hybridní a elektromobily, (LPG, CNG).

Vyhodnocení zranitelnosti vůči dopadům změny klimatu

Ve vztahu k dálnici D55 v úseku Rohatec – Břeclav jsou, na základě posouzení klimatických změn, relevantními riziky následující klimatické jevy:

Tabulka 22: Přehled možných rizik pro záměr souvisejících se změnou klimatu

Riziko	Popis	Pravděpodobnost vlivu	Závažnost dopadu	Výsledné riziko
Přivalové deště a bouřky (bleskové povodně)	Obrovské množství srážek během několika minut	4	1	4
Extrémní nárazový vítr	Okamžitá, nárazová změna rychlosti proudění vzduchu	3	1	3
Extrémně vysoké teploty (vlny veder)	Změny ve frekvenci a intenzitě období s vysokými teplotami, včetně vln veder	5	1	5
Sněhové vánice	Intenzivní sněhové srážky v krátkém období	3	1	3
Námraza a ledovka	Vlhkost ve spojení s teplotami pod bodem mrazu	3	1	3
MLha	Změny v množství vodních par v atmosféře	3	1	3

Pro vyhodnocení celkového rizika byla použita škála dle metodiky Evropské komise pro tvorbu cost-benefit analýz investičních projektů.

Tabulka 23: Stupnice pro posouzení pravděpodobnosti výskytu v zájmovém území

Stupeň	1	2	3	4	5
	zřídka	nepravděpodobné	možné	pravděpodobné	téměř jisté

Tabulka 24: Stupnice pro posouzení závažnosti dopadu

Stupeň	1	2	3	4	5
	nevýznamná	nízká	střední	významná	katastrofální

Tabulka 25: Matice pro celkové riziko

	závažnost	nevýznamná	nízká	střední	významná	katastrofální
pravděpodobnost		1	2	3	4	5
zřídka	1	1	2	3	4	5
nepravděpodobné	2	2	4	6	8	10
možné	3	3	6	9	12	15
pravděpodobné	4	4	8	12	16	20
téměř jisté	5	5	10	15	20	25

Legenda: Tmavě zelená – nízké riziko, Světle zelená – střední riziko, Žlutá – vysoké riziko, Červená – velmi vysoké riziko

Z tabelárního přehledu vyplývá, že rizika pro záměr, spojená se změnou klimatu jsou hodnocena jako nízká, střední riziko představují extrémně vysoké teploty (vlny veder), kdy se předpokládá nárůst krátkodobých extrémních teplot a jejich častější výskyt. Jako další významnější jsou hodnocena:

- rizika poškození vozovky, případně stavebních objektů, například v důsledku extrémně nízkých teplot vzduchu, popřípadě při opakovaném tání a tuhnutí během zimního období. Vzhledem k požadavkům na materiály, které mohou být ovlivněny mrazem není toto riziko hodnoceno jako zvláště významné.
- Vlivy na řidiče spojené s extrémními teplotami vzduchu, kdy zejména ve spojení s kongescemi může docházet k významnému zhoršení komfortu řidičů, v extrémním případě i se zdravotními důsledky.

Prakticky ve všech popsanych případech jsou však rizika řešitelná pomocí stavebně technických opatření, mezi něž patří:

- Použití stavebních materiálů odolných proti vysokým teplotám, jakož i proti mrazu a proti opakovaným změnám teploty vzduchu

Vyhodnocení souladu projektu se strategickými dokumenty

Vztah projektu dálnice D55 Rohatec – Břeclav je vyjádřen pomocí třibodového hodnocení:

- + projekt je v souladu s dosažením cíle
- 0 projekt je v neutrálním postavení vůči danému cíli
- projekt je v rozporu s dosažením cíle

Vyhodnocení ve vztahu k jednotlivým cílům je provedeno v následujících tabulkách. V případě mitigační strategie jsou uvedeny redukční cíle a dále opatření v sektoru dopravy.

Tabulka 26: Zmírnění dopadů klimatu – redukční cíle

Redukční cíle	Hodnocení
V rámci Pařížské dohody se ČR jako člen EU přihlásila s ostatními členskými státy společně snížit emise skleníkových plynů do roku 2030 nejméně o 30 % v porovnání s rokem 2005	0
Zvýšit podíl obnovitelných zdrojů energie na spotřebě primárních energetických zdrojů na 32 % k roku 2030	0

V případě redukčních cílů, stanovených v horizontu r. 2030, je hodnocení neutrální, neboť kontrolní období nebylo ukončeno.

Tabulka 27: Zmírnění dopadů klimatu – opatření ke snížení množství skleníkových plynů v dopravě

Opatření	Hodnocení
Rozšiřování konceptů ekologického provozu osobních a lehkých nákladních vozidel a podpora rozvoje alternativních druhů pohonu motorových vozidel	0
Informační kampaně na podporu ekologických způsobů řízení motorových vozidel	0
Revize koncepčních materiálů rezortu dopravy, podpora kombinované dopravy a městské hromadné dopravy a úpravy dopravní cenové politiky	0
Zvýšení průjezdnosti silničních komunikací	+
Podpora cyklo dopravy výstavbou cyklostezek a doprovodné infrastruktury	+

V případě opatření v sektoru dopravy je pozitivně hodnocen vliv projektu na průjezdnost silničních komunikací v těch částech, odkud bude převedena část dopravy mimo obce. Ve vztahu k rozvoji případných nových cyklostezek je projekt hodnocen také pozitivně, jelikož odvede dopravní zátěž z uliční sítě obcí a zlepší podmínky pro rozvoj cyklistické dopravy v rámci stávající uliční sítě. Vztah hodnocené stavby ke zmírnění dopadů klimatu je obecně neutrální.

Tabulka 28: Politika ochrany klimatu

Opatření	Hodnocení
Podpora nákupu vozidel s alternativním pohonem	0
Stimulace využití alternativních pohonů v silniční nákladní dopravě prostřednictvím úpravy režimů a sazeb silniční daně	0
Podpora nákupu vozidel s alternativním pohonem a podpora výstavby související infrastruktury	0
Přesun části přepravních výkonů nákladní dopravy ze silnice na železnici (do roku 2030 zajistit přesun min. 30% podílu dálkové nákladní dopravy na železniční a lodní dopravu)	0/-
Výkonové zpoplatnění nákladní dopravy	+
Rozvoj šetrných způsobů dopravy. Zajistit realizaci rozvoje cyklistické dopravy pro léta 2017 až 2020. Připravit navazující strategii pro období do roku 2030	+

Vztah hodnoceného záměru k redukčním cílům politiky ochrany klimatu je obecně neutrální. Vybudování nového úseku kapacitní silniční sítě, částečně podpoří snahu o redukci dopravy v obcích ve srovnání se současným stavem, kdy je současná automobilová doprava vedena zástavbou obcí. Vůči cyklistické dopravě lze očekávat odvedení dopravy z uliční sítě obcí, které zlepší podmínky pro cyklisty.

Tabulka 29: Strategie přizpůsobení se změnám klimatu – adaptační opatření v sektoru dopravy

Opatření	Hodnocení
Zajistit flexibilitu a spolehlivost dopravního sektoru, zajištění provozu po extrémních projevech počasí	
Zvýšení spolehlivosti dopravního sektoru odstraňováním „bottlenecks“ s cílem optimálního zajištění dopravní obslužnosti (segregované trasy městské a příměstské dopravy, vysokorychlostní železnice, příměstská železnice, zkvalitnění a rozvoj nemotorové dopravy, inteligentní dopravní prvky, zvyšování bezpečnosti)	+
Napojení územního plánování a řízení rizik při tvorbě koncepcí dopravní infrastruktury, prevenci možných škod a včasnou likvidaci následků způsobených extrémními projevy počasí, implementace inženýrských opatření, která chrání a zabezpečují dopravní infrastrukturu (vyvýšení, odstínění apod.)	+
Výstavba nových a zvyšování kapacit existujících objízdných tras zejména na železnici výrazně zlepšit jízdní vlastnosti a tím i propustnost tratí	0
Zajistit kvalitní a rychlé napojení ČR na evropské námořní přístavy železnicí s dopravou námořních kontejnerů a podpořit fungování veřejných logistických center na železnici	0

Opatření	Hodnocení
Využití telematických a inteligentních dopravních systémů pro řízení dopravy při mimořádných a krizových událostech – informace o stavu a sjízdnosti, řízení plynulosti atd.	+
Železnice, silnice 1. tříd a dálnice konstruovat s ohledem na 100-letou vodu	+
Identifikovat a monitorovat nevyhovující technologie v oblasti dopravní infrastruktury, podpořit výzkum a vývoj nových materiálů	
Zohlednit při projektování staveb a dopravních konstrukcí důsledky změny klimatu, extrémní výkyvy teplot, odvod přívalových vod, vyhodnotit nezamrznou hloubku, účinky vysokého rozpálení povrchů, požární bezpečnost atd.	+
Podpořit výzkum a vývoj nových materiálů a technologií, které sníží riziko negativních technických, ekonomických a zdravotních vlivů	0
Zvýšit životnost prováděné infrastruktury dopravních konstrukcí a požadovat mnohaleté záruky na kvalitu zhotoveného díla	+
Optimalizace teplot v dopravních prostředcích	
K zajištění atraktivity veřejné dopravy je nezbytné, aby objednatelé veřejné dopravy jako zadávací podmínku pro vozidla veřejné dopravy požadovali od dopravců nasazování klimatizovaných vozidel alespoň u vozidel s předpokládanou delší dobou jízdy	0
Je nezbytné vybírat klimatizaci a vytápění ve vozidlech se zaměřením na vysokou účinnost a hospodárnost vzhledem ke spotřebě energie, minimalizaci produkce rizikových emisí a finančních nákladů	+
Dále je potřeba využít potenciál moderních technologií a inovací ve vývoji a výrobě.	+
Opatření v oblasti zastínění/ochlazení komunikací	
Přijetí doporučení či nařízení o systematické výsadbě dřevin a křovin ve vhodné vzdálenosti podél silnic. Součástí by mělo být stanovení postupu výběru dřevin a křovin, které jsou pro danou lokalitu vhodné jak biologicky, tak z technických hledisek.	+

Obdobně jako u mitigační strategie, je i v případě adaptační strategie sledován vztah záměru k opatřením v sektoru dopravy.

Ve vztahu k adaptačním opatřením má projekt vztah částečně neutrální, částečně pozitivní. Negativní vztah nebyl identifikován. To je dáno skutečností, že se jedná o nově připravovanou, moderní silniční stavbu, projektovanou v souladu s moderními trendy, mezi které patří využití telematických systémů, zajištění odvodu přívalových vod apod. Z principu pak projekt přispívá k segregaci tranzitní dopravy od dopravy městské a k odstranění „bottlenecks“ na stávající komunikační síti. Vysazování zeleně přispěje k přizpůsobení se změně klimatu a ke zmírnění jejich dopadů ochlazením okolí, navíc poskytuje útočiště živočichům a zlepšuje celkovou funkčnost okolních ekosystémů.

Vyhodnocení významného vlivu změn na klima

V rámci provozu komunikace bude nutné reagovat na již probíhající změny klimatu, zejména tedy na častější extrémní výkyvy počasí jako silné bouřky doprovázené přívalovými dešti a vichřicemi, vlny horka, vlny mrazů a přívaly sněhu. Častější a intenzivnější srážkové úhrny (dešťové i sněhové) budou ovlivňovat silniční dopravu

zejména sníženou viditelností a kluzkou vozovkou. Frekventovanější výskyt extrémních projevů počasí bude způsobovat častější nesjízdnost komunikace.

V projektu je vhodné zohlednit potřebu zvýšení retenční schopnosti krajiny, jako jsou vsakovací příkopy, mokřady a remízky.

Díky opakovaným a déle trvajícím vlnám veder a častému střídání mrazových dní se dny tání bude docházet k degradaci povrchového materiálu vozovky a ovlivnění samotné bezpečnosti provozu spojenou se sníženou pozorností řidičů. Proto je nutné zvolit vhodnou technologii a kvalitu materiálů se zaměřením na zvýšení životnosti prováděné dopravní stavby s požadavkem na mnoholeté záruky na kvalitu zhotoveného díla a časově i finančně zefektivnit opravy poškozené komunikace.

Zvýšení teplot a častější výkyvy vysokých a nízkých teplot zvýší nároky na klimatizaci a vytápění vozidel osobní, nákladní i veřejné dopravy, čímž bude docházet samozřejmě ke zvyšování spotřeby pohonných hmot a nárůst produkce emisí a skleníkových plynů. Z tohoto důvodu je potřeba zvyšovat podporu alternativních pohonů s nižší produkcí emisí in situ – hybridní a elektromobily, (LPG, CNG) a posílení sítě nabíjecích míst. K zajištění atraktivity veřejné dopravy je nezbytné, aby objednatelé veřejné dopravy jako zadávací podmínku pro vozidla veřejné dopravy požadovali od dopravců nasazování klimatizovaných vozidel alespoň u vozidel s předpokládanou dobou jízdy. Je nezbytné vybírat klimatizaci a vytápění ve vozidlech se zřetelem na vysokou účinnost a hospodárnost vzhledem ke spotřebě energie, minimalizaci produkce rizikových emisí a finančních nákladů.

Ekonomické dopady klimatických změn spočívající ve formě změn nákladů na údržbu, opravy a zajištění funkčnosti infrastruktury budou z jedné strany pozitivního charakteru – jedná se například o snížení nákladů potřebných k zajišťování sjízdnosti silnice během zimního období, naopak živelné pohromy, mají za následek poničení infrastruktury a výpadky v dopravě – zde je potřeba počítat s vyššími náklady na opravu a náklady na zajištění náhradní dopravy.

V případě mitigační strategie a její opatření ke snížení emisí skleníkových plynů stanovených v horizontu r. 2030 lze záměr hodnotit neutrálně.

Také ve vztahu k adaptační strategii má projekt vztah převážně neutrální a lze jej hodnotit také jako pozitivní zejména ve vztahu k zajištění flexibility a spolehlivosti dopravního sektoru a odvedení dopravy z urbanizovaného území a je zde zohledněna skutečnost, že záměr je sám o sobě stavbou adaptovanou na změnu klimatu.

V případě působení faktorů, spojených se změnou klimatu na záměr je posuzována odolnost a zranitelnost projektu vůči zjištěným rizikům. Z hodnocení vyplývá, že rizika pro záměr, spojená se změnami klimatu, jsou převážně mírná až střední. Za významnější jsou považována rizika poškození vozovky, případně stavebních objektů a konstrukcí, v důsledku teplotních výkyvů a vlivy na řidiče spojené s extrémními teplotami vzduchu. Tato rizika lze minimalizovat, popř. eliminovat pomocí stavebně-technických opatření, použití stavebních materiálů odolných proti vysokým teplotám, mrazu i opakovaným změnám teploty vzduchu.

V dotčeném území nenastaly změny týkající se klimatických charakteristik. Nově byly doplněny údaje popisující klimatické změny. Tyto změny musí být reflektovány v celospolečenském měřítku a nevyvolávají potřebu nějakého konkrétního opatření v podobě podmínky stanoviska EIA k záměru.

Není nutné nové hodnocení dle ZPV.

Komentář ke stanovisku EIA:

K problematice vlivu na klima se nevztahují žádné podmínky stanoviska EIA. Změn klimatu se dílčím způsobem dotýkají podmínky zajišťující normální fungování přírodních dějů v území (např. zachování vodního režimu, ochrana půd), které jsou uvedeny v příslušných kapitolách.

Situace popsaná v rámci Dokumentace EIA vlivu na klima byla posouzena dle aktuálně platných legislativních požadavků, k významně negativnímu vlivu na klima docházet nebude.

2.6 Voda

Tato kapitola je v souladu se Sdělením MŽP rozšířena o vymezení dotčeného území a identifikaci dotčených vodních útvarů (dále jen VÚ) z pohledu Rámcové směrnice o vodách (Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2000/60/ES ze dne 23.10.2000, kterou se stanoví rámec pro činnost Společenství v oblasti vodní politiky a která byla transponována do českého právního řádu zákonem č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů (vodní zákon), ve znění pozdějších předpisů, a navazující vyhlášky č. 393/2010 Sb., o oblastech povodí).

Informace o dotčených vodních tocích jsou aktualizovány dle Centrální evidence vodních toků (eAGRI), správcovství některých vodních toků bylo pozměněno, a to ze Zemědělské vodohospodářské správy, která byla v roce 2012 zrušena, na Povodí Moravy s.p. Dále jsou k příslušným vodním tokům doplněny údaje o vymezení lososových a kaprových vod dle nařízení vlády č. 71/2003 Sb., o stanovení povrchových vod vhodných pro život a reprodukci původních druhů ryb a dalších vodních živočichů a o zjišťování a hodnocení stavu jakosti těchto vod.

Vymezená ochranná pásma vodních zdrojů zůstávají v platnosti.

Rozsah hodnocení vlivů je převzat z původní Dokumentace EIA z roku 2009. Přidány byly údaje, u kterých došlo ke změnám či byly nově přidány (vodní útvary) a následně bylo rozšířeno i jejich hodnocení – změna legislativy týkající se hodnot přípustného znečištění, aktualizovaný výpočet předpokládané koncentrace chloridů v konečném recipientu, vlivy na dotčené vodní útvary.

POVRCHOVÉ VODY

V posuzovaném území se nachází dva významné a několik drobných vodních toků. Dále jsou v území přítomny vodní plochy – soustava rybníků a umělé nádrže v zástavbě obcí a na dně těžebních jam.

Území je přetato rozvodnicí dvou povodí 4-13-02 Morava od Olšavy po Myjavu a 4-17-01 Dyje od Svratky po ústí vedené od Ratíškovice přes Pánov, Hodonín a podél hraniční řeky Moravy mezi Českou a Slovenskou republikou.

Součástí povodí Moravy je pouze jeden tok, a to *Olšička* pramenící v lesích severozápadně od Rohatce a vlévající se zprava do Moravy v oblasti Gebhard-Zásada.

Do povodí Dyje náleží povodí *Kyjovky* a dalších dílčích povodí drobných toků, které se do Kyjovky vlévají. Jedná se o vodní tok *Studená chodba* pramenící v oblasti mezi Hodonínskými rybníky a vlévající se zleva do Kyjovky pod rybníky mezi Hodonínem a obcí Lužice. Dále vodní tok *Svodnice* pramenící severně od Moravské Nové Vsi, který se vlévá do Kyjovky jižně od Lanžhota. Do Svodnice se jižně od obce Hrušky zprava vlévá i další drobný tok *Svodnice Hrušky*.

Vymezení hlavních i dílčích povodí, umístění jednotlivých vodních toků a vodních ploch spolu s grafickým znázorněním záplavového území a ochranných pásem vodních zdrojů je součástí *Grafické přílohy 4*.

Přehled vodních toků

Vodní toky jsou řazeny tak, jak dochází k jejich křížení s posuzovaným záměrem ve směru staničení.

Olšička (IDVT 10 192 333)

- č. h. p. 4-13-02-074
- drobný vodní tok, při nízkém stavu vody zasakuje v zatrubněné části v oblasti východně od Rohatce, při vyšším stavu ústí do slepého ramene Moravy
- koryto v horní části toku částečně přirozené, protéká údolnicí s kvalitním břehovým porostem
- správcem vodního toku je Zemědělská vodohospodářská správa jsou Lesy ČR, s.p.

bezejmenný vodní tok (LP Studené chodby v km 1,9) (IDVT 10 187 846)

- č. h. p. 4-17-01-111
- drobný vodní tok, který ústí zleva do Studené chodby

- přitékající od menších vodních ploch v lokalitě Černé blato a protékající po pravé straně stávající silnice I/55 upraveným korytem částečně již s nánosy písku, horní část toku v lesním porostu často vysychá, část toku podél silnice vodnější, napájena přítokem přitékající skrz trubní propustek pod I/55
- správcem vodního toku jsou Lesy ČR, s.p.

Studená chodba (IDVT 10 185 859)

- č. h. p. 4-17-01-111
- drobný vodní tok, který ústí zleva do Kyjovky
- vodní tok protékající převážně lesním komplexem, spíše méně vodný, přirozené koryto
- správcem vodního toku jsou Lesy ČR, s.p.

Kyjovka (IDVT 10 100 029)

- č. h. p. 4-17-01-110
- významný vodní tok, který pramení na jižních svazích Vlčáku ve výšce 512 m n.m. a ústí zleva do Dyje u státní hranice ČR-Rakousko v 150 m n.m.
- kaprová voda (dle NV č. 71/2003 Sb.)
- koryto zregulováno, částečně protéká mezi soustavou Hodonínských rybníků
- správcem vodního toku je Povodí Moravy, s.p.

bezejmenný vodní tok (IDVT 10 192 060)

- č. h. p. 4-17-01-115
- občasný vodní tok, který ústí zleva do Svodnice
- koryto silně upraveno
- správce vodního toku ~~není znám~~ je Povodí Moravy, s.p.

Svodnice (Okresní Svodnice) (IDVT 10 200 328)

- č. h. p. 4-17-01-115
- významný vodní tok, který pramení ve výšce 185 m n.m. u Moravské Nové Vsi a ústí zprava do Kyjovky u Lanžhota ve výšce 152 m n.m.
- koryto silně upraveno v rámci meliorací, zhoršená kvalita vody
- správcem vodního toku je Zemědělská vodohospodářská správa Povodí Moravy, s.p.

Svodnice Hrušky *bezejmenný vodní tok* (IDVT 10 196 916)

- č. h. p. 4-17-01-115
- drobný vodní tok, který ústí zprava do Svodnice
- správcem vodního toku je Zemědělská vodohospodářská správa Povodí Moravy, s.p.

Přehled vodních ploch

Písečný a Lužický rybník

- součástí soustavy Hodonínských rybníků vybudovaných v nivě Kyjovky severozápadně od Hodonína
- stávající silnice I/55 je vedena po hrázi v jižní třetině obou rybníků
- slouží k intenzivnímu chovu ryb a drůbeže
- mezi rybníky protéká vodní tok Kyjovka
- částečně se po okrajích rybníků nachází litorální porosty

PODZEMNÍ VODY

Dle hydrogeologické rajonizace prochází trasa posuzovaného záměru rajónem 225 Dolnomoravský úval – severní část. Jedná se o prostředí neogenních sedimentů vněkarpatských a vnitrokarpatkých pánví s průlinovými kolektory. Chemismus podzemní vody je převážně typu Ca-Mg-HCO₃-SO₄ se střední transmisivitou (1.10⁻⁴-1.10⁻³ m²/s) a mineralizací v rozsahu 0,3-1 g/l.

VODNÍ ZDROJE

V posuzovaném území se nachází chráněná oblast přirozené akumulace vod (CHOPAV) *Kvartér řeky Moravy*, která zabírá širokou nivu řeky Moravy, v oblasti dálnice D2 východně od Břeclavi se její hranice stáčí k severu a zabírá většinu katastrálního území Břeclav.

Vzhledem k příhodným přírodním podmínkám se v území nachází i několik vodních zdrojů.

Jedná se o *vodní zdroj Gebhard-Zásada-Perunské*, který se nachází jihozápadně od Rohatce v nivě řeky Moravy. Zdroj má vyhlášena ochranná pásma I. stupně (Perunské, Gebhard-Zásada), II. stupně vnitřní a II. stupně vnější (Rozhodnutí č.j. Vod.-1298-85/89/Ku-235 z 18. 4. 1989). Dle sdělení zástupce provozovatele – Vodovody a kanalizace Hodonín, a.s. je v současné době zdroj mimo provoz a je veden jako záložní, veškeré povinnosti vyplývající z rozhodnutí o ochranných pásmech zůstávají však v platnosti.

Dalším zdrojem nacházejícím se v blízkosti stávající silnice I/55 na okraji města Břeclav je jímací území Bažantnice, Nové prameniště a Široký dvůr. Zdroje mají vyhlášena ochranná pásma jednotlivě pro I. stupeň, ochranné pásmo II. stupně vnitřní a vnější je společné pro všechny tři zdroje (Rozhodnutí č.j. vod.2718/86 – 235/Ha z 1. 12. 1986). Dle sdělení zástupce provozovatele – Vodovody a kanalizace Břeclav, a.s. nejsou nyní zdroje využívány, v budoucnosti se však o jejich využití znovu uvažuje, stejně tak o zmenšení rozsahu ochranných pásem těchto zdrojů.

V Dokumentaci EIA vymezená ochranná pásma jímacího území Břeclav – Bažantnice, Nové prameniště a Široký dvůr byla zrušena opatřením obecné povahy z 29. 11. 2011 pod č.j.: MUBR 68728/2011.

VODNÍ ÚTVARY POVRCHOVÝCH VOD

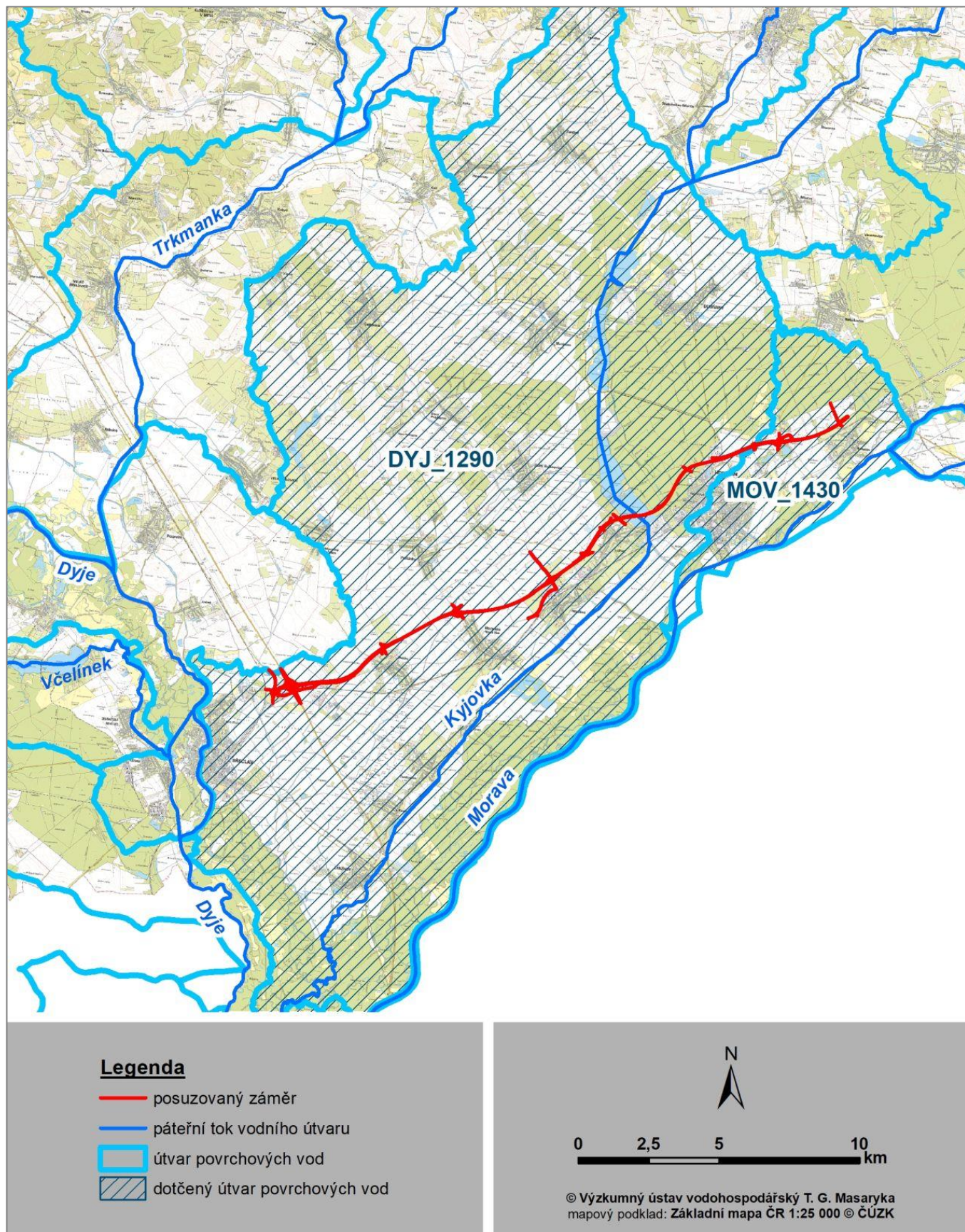
Zákon č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů (vodní zákon) definuje vodní útvar jako vymezené významné soustředění povrchových nebo podzemních vod v určitém prostředí charakterizované společnou formou jejich výskytu nebo společnými vlastnostmi vod a znaky hydrologického režimu. Dle uvedeného zákona se vodní útvary člení na útvary povrchových vod a útvary podzemních vod.

Na základě Rámcové směrnice o vodní politice (2000/60/ES), která byla transponována do českého právního řádu zákonem č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů (vodní zákon), ve znění pozdějších předpisů, a navazující vyhlášky č. 393/2010 Sb., o oblastech povodí, spadá lokalizace plánovaného záměru, v rámci mezinárodní oblasti povodí Dunaje, do dílčího povodí Dyje a do dílčího povodí Moravy a přítoků Váhu, jehož správcem je Povodí Moravy, s.p. Povodí Moravy, s.p. je také pořizovatelem v současné době platného Plánu dílčího povodí (PDP) Dyje a Plánu dílčího povodí Moravy a přítoků Váhu, který je v daných dílčích povodí určujícím dokumentem pro plánování v oblasti vod pro druhé plánovací období (2016-2021) a obsahuje informace o vymezení vodních útvarů, jejich charakteristiky a vyhodnocení jejich stavu.

Charakteristika dotčených vodních útvarů povrchových vod a jejich aktuální stav

Vzhledem k lokalizaci záměru jsou jako dotčené identifikovány následující vodní útvary povrchových vod:

- DYJ_1290 Kyjovka (Stupava) od toku Hruškovice po ústí do Dyje
- MOV_1430 Morava od toku Radějovka po státní hranici

**Obrázek 3: Dotčené útvary povrchových vod**

▪ **DYJ_1290 Kyjovka (Stupava) od toku Hruškovice po ústí do Dyje**

Vodní útvar Kyjovka (Stupava) od toku Hruškovice po ústí do Dyje (DYJ_1290) zaujímá plochu o celkové rozloze cca 406,11 km², páteřním tokem je Kyjovka o délce 43,60 km. Zájmový vodní útvar je vymezen jako silně ovlivněný. Základní údaje o vodním útvaru jsou uvedeny v následující tabulce.

Tabulka 30: Základní charakteristiky vodního útvaru Kyjovka (Stupava) od toku Hruškovice po ústí do Dyje (DYJ_1290)

ID útvaru:	DYJ_1290
Název útvaru:	Kyjovka (Stupava) od toku Hruškovice po ústí do Dyje
Vodní tok:	Kyjovka
Název a ID reprezentativního profilu:	Kyjovka (Stupava) - Lanžhot (1196)
Délka páteřního toku útvaru:	43,60 km
Kategorie útvaru:	řeka
Typ útvaru:	3-1-2-2
Typ podle úmoří:	Černé moře
Typ podle nadmořské výšky:	< 200 m n. m.
Typ podle geologie:	pískovce, jílovce, kvartér
Typ podle Strahlera:	řičky (řád 4-6)
Hydromorfologický charakter:	silně ovlivněný
Rybné vody:	kaprové
Povodí:	Dunaj
Dílčí povodí ČR:	Dyje
Správce povodí:	Povodí Moravy, státní podnik
ID navazujícího útvaru:	DYJ_1300
Název navazujícího útvaru:	Dyje od toku Kyjovka (Stupava) po tok Morava

Ekologický stav vodního útvaru byl v rámci hodnocení pro potřeby zpracování aktualizovaných plánů povodí vyhodnocen jako poškozený. Stávající chemický stav vodního útvaru nedosahuje dobrého stavu. Celkový stav vodního útvaru je nevyhovující. Kompletní výsledky hodnocení v dělení podle jednotlivých složek kvality jsou uvedeny v následující tabulce.

Tabulka 31: Aktuální stav vodního útvaru Kyjovka (Stupava) od toku Hruškovice po ústí do Dyje (DYJ_1290)

složka		současný stav	
ekologický stav	biologické složky (BQE)	makrozoobentos	poškozený
		ryby	střední
		makrofyta	poškozený
		fytoobentos	-
		fytoplankton	-
	biologické složky – celkové hodnocení		poškozený
	fyzikálně-chemické složky	všeobecné f-ch parametry	střední
		specifické znečišťující látky	střední
fyzikálně-chemické složky – celkové hodnocení		střední	
ekologický stav – celkové hodnocení		poškozený	
chemický stav – celkové hodnocení		nedosažení dobrého stavu	

Profil použitý pro sledování a hodnocení ekologického stavu zájmového VÚ, je profil Kyjovka (Stupava) - Lanžhot (1196). Pro biologické složky fyto bentos a fytoplankton chybí data z monitoringu a ekologický stav proto podle nich nebyl hodnocen, aktuální stav pro složku ryby je hodnocen jako střední. Biologické složky makrozoobentos a makrofyta jsou vyhodnoceny jako poškozené. Stav fyzikálně-chemických složek je hodnocen jako střední. Ekologický stav vodního útvaru je celkově hodnocen jako poškozený. Chemický stav nedosahuje dobrého stavu převážně díky koncentracím znečišťující látky nikl, která nevyhovuje stanovenému limitu.

▪ Morava od toku Radějovka po státní hranici (MOV_1430)

Vodní útvar Morava od toku Radějovka po státní hranici (MOV_1430) zaujímá plochu o celkové rozloze 55,90 km², páteřním tokem je Morava o délce 52 km. Zájmový vodní útvar byl vymezen jako silně ovlivněný. Základní údaje o vodním útvaru jsou uvedeny v následující tabulce.

Tabulka 32: Základní charakteristiky vodního útvaru Morava od toku Radějovka po státní hranici (MOV_1430)

ID útvaru:	MOV_1430
Název útvaru:	Morava od toku Radějovka po státní hranici
Vodní tok:	Morava
Název a ID reprezentativního profilu:	Morava – Lanžhot (401)
Délka páteřního toku útvaru:	52 km
Kategorie útvaru:	řeka
Typ útvaru:	3-1-2-3
Typ podle úmoří:	Černé moře
Typ podle nadmořské výšky:	< 200 m n. m.
Typ podle geologie:	pískovce, jílovce, kvartér
Typ podle Strahlera:	řeky (řád 7-9)
Hydromorfologický charakter:	silně ovlivněný
Rybné vody:	kaprové
Povodí:	Dunaj
Dílčí povodí ČR:	Morava a přítoky Váhu
Správce povodí:	Povodí Moravy, státní podnik
ID navazujícího útvaru:	- (na území Slovenska)
Název navazujícího útvaru:	- (na území Slovenska)

Ekologický stav vodního útvaru byl v rámci hodnocení pro potřeby zpracování aktualizovaných plánů povodí vyhodnocen jako střední. Stávající chemický stav vodního útvaru nedosahuje dobrého stavu. Celkový stav vodního útvaru je nevyhovující. Kompletní výsledky hodnocení v dělení podle jednotlivých složek kvality jsou uvedeny v následující tabulce.

Tabulka 33: Aktuální stav vodního útvaru Morava od toku Radějovka po státní hranici (MOV_1430)

složka		současný stav	
ekologický stav	biologické složky (BQE)	makrozoobentos	dobry a lepší
		ryby	poškozený
		makrofyta	-
		fytoobentos	střední
		fytoplankton	dobry a lepší
	biologické složky – celkové hodnocení		střední
	fyzikálně-chemické složky	všeobecné f-ch parametry	dobry a lepší
		specifické znečišťující látky	dobry a lepší
chemické a fyzikálně-chemické složky – celkové hodnocení		dobry	
ekologický stav – celkové hodnocení		střední	
chemický stav – celkové hodnocení		nedosažení dobrého stavu	

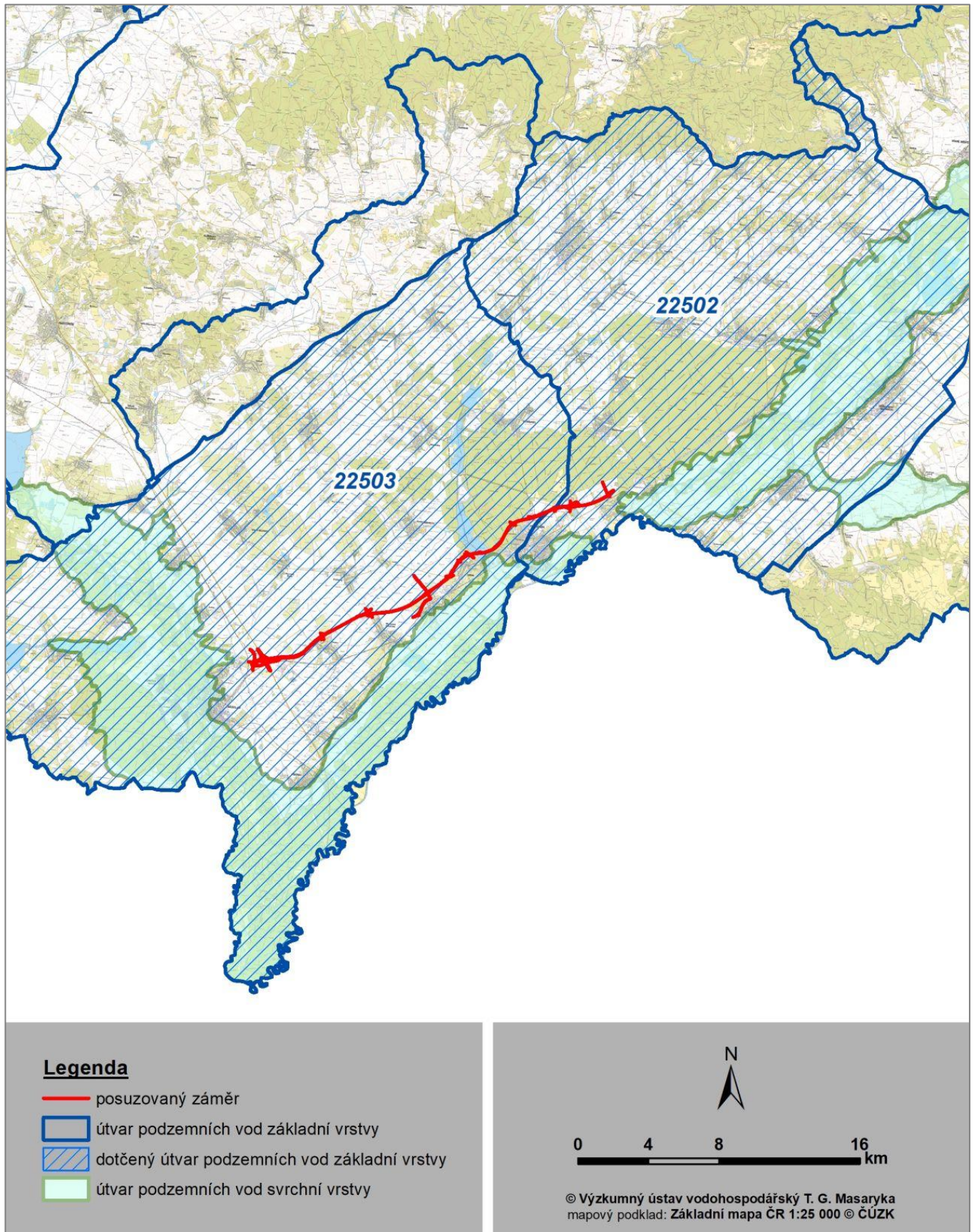
Profil použitý pro sledování a hodnocení ekologického stavu zájmového VÚ, je profil Morava – Lanžhot (401). Z biologických složek kvality je vyhodnocen makrozoobentos a fytoplankton, podle něhož je ekologický stav VÚ vyhodnocen jako dobrý a lepší, složka fytoobentos je hodnocena jako střední a ryby jako poškozený. Biologická složka makrofyta nebyla klasifikována. Stav fyzikálně chemických složek je hodnocen jako dobrý. Chemický stav nedosahuje dobrého stavu převážně díky koncentracím znečišťujících látek (nikl, rtuť-biota, benzo[ghi]perylen, fluoranten, bromovaný difenylether), které nevyhovují stanoveným limitům.

Charakteristika dotčených vodních útvarů podzemních vod a jejich aktuální stav

Jako dotčené jsou identifikovány následující útvary podzemních vod, jež jsou vymezeny v základní (hlavní) vrstvě horninového profilu:

- 22502 Dolnomoravský úval – střední část
- 22503 Dolnomoravský úval – jižní část

Jak je zřejmé z obrázku níže, trasa hodnoceného záměru se do územního překryvu s žádným VÚ podzemních vod svrchní vrstvy nedostává.

**Obrázek 4: Dotčené útvary podzemních vod**

▪ Dolnomoravský úval – střední část (22502)

Vodní útvar Dolnomoravský úval – střední část (22502) je rozsáhlý, zaujímá plochu 549,2 km². Je vymezen v základní vrstvě. Jeho celkový stav je v aktuálních plánech povodí hodnocen jako nevyhovující. Podrobné informace jsou uvedeny v následujících tabulkách.

Tabulka 34: Základní charakteristika VÚ Dolnomoravský úval – střední část (22502)

ID útvaru:	22502
Název útvaru	Dolnomoravský úval – střední část
Plocha	549,2 km ²
ID hydrogeologického rajonu	2250
Název hydrogeologického rajonu	Dolnomoravský úval
Horizont	2
Pozice	základní vrstva
Zvodnění	souvislé
Geologická jednotka	terciérní a křídové sedimenty pánvi
Litologie	šterkopísek
Typ hladiny	napjatá
Typ propustnosti	průlinová
Transmisivita	střední 1.10^{-4} - 1.10^{-3}
Mineralizace	0,3-1 g/l
Chemický typ	Ca-Mg-HCO ₃
Povodí	Dunaj
Dílčí povodí	Morava a přítoky Váhu
Správce povodí	Povodí Moravy, státní podnik

Tabulka 35: Aktuální stav VÚ Dolnomoravský úval – střední část (22502)

složka	současný stav
chemický stav	nevyhovující
kvantitativní stav	dobrý

▪ Dolnomoravský úval – jižní část (22503)

Vodní útvar Dolnomoravský úval – jižní část (22503) zaujímá plochu 676,9 km². Je vymezen v základní vrstvě. Jeho celkový stav je v aktuálních plánech povodí hodnocen jako nevyhovující. Podrobné informace jsou uvedeny v následujících tabulkách.

Tabulka 36: Základní charakteristika VÚ Dolnomoravský úval – jižní část (22503)

ID útvaru:	22503
Název útvaru	Dolnomoravský úval – jižní část
Plocha	676,9 km ²
ID hydrogeologického rajonu	2250
Název hydrogeologického rajonu	Dolnomoravský úval
Horizont	2
Pozice	základní vrstva
Zvodnění	souvislé
Geologická jednotka	terciární a křídové sedimenty pánví
Litologie	šterkopísek
Typ hladiny	napjatá
Typ propustnosti	průlinová
Transmisivita	střední 1.10^{-4} - 1.10^{-3}
Mineralizace	0,3-1 g/l
Chemický typ	Ca-Mg-HCO ₃
Povodí	Dunaj
Dílčí povodí	Dyje
Správce povodí	Povodí Moravy, státní podnik

Tabulka 37: Aktuální stav VÚ Dolnomoravský úval – jižní část (22503)

složka	současný stav
chemický stav	nevyhovující
kvantitativní stav	dobrý

VLIV NA CHARAKTER ODVODNĚNÍ OBLASTI

Povrchové vody

Realizaci posuzovaného záměru by nemělo dojít k zásadním změnám odtokových charakteristik křížených drobných vodotečí.

Přehled vodních toků a vodních ploch, které budou trasou záměru kříženy uvádí následující tabulky:

Tabulka D.13: Přehled křížení posuzovaného záměru s vodními toky

<i>km</i>	<i>vodní tok</i>	<i>střet</i>	<i>řešení</i>
41,284	Olšička	křížení	mostní objekt
46,220 – 47,470	bezejmenný vodní tok	vedení podél stávající silnice I/55	přeložka v délce cca 250m
47,470	Studená chodba	křížení	mostní objekt
48,640	Kyjovka	křížení	mostní objekt
56,100	bezejmenný vodní tok	křížení	bude upřesněno v dalším stupni projektové dokumentace (stávající objekt – propustek)
56,400	Svodnice	vícenásobné křížení v MÚK Moravská Nová Ves	bude upřesněno v dalším stupni projektové dokumentace (stávající objekt – propustek)
59,400	Svodnice Hrušky	křížení	bude upřesněno v dalším stupni projektové dokumentace (stávající objekt – propustek)

Tabulka D.14: Přehled křížení posuzovaného záměru s vodními plochami

<i>km</i>	<i>vodní plocha</i>	<i>střet</i>	<i>řešení</i>
48,150 – 48,590	Písečný rybník	vedení podél stávající hráze s I/55	dosypání hráze
48,690 – 49,060	Lužický rybník	vedení podél stávající hráze s I/55	dosypání hráze

Vzhledem k charakteru záměru se bude při překonání vodních toků jednat nejčastěji o rozšíření dosavadního křížení v podobě stavby stávajícího objektu (most, propustek), popř. při nevhodném technickém stavu o demolici a náhradu objektu v nové šíři tělesa záměru. Všechna stávající křížení budou zachována, u některých bude technické řešení upřesněno v dalším stupni projektové dokumentace.

Rozšíření tělesa do prostoru Písečného a Lužického rybníka bude provedeno dosypáním hráze, na dně rybníků budou provedena sanační opatření.

Podzemní vody

Asfaltový povrch rychlostní komunikace zabrání vsaku dešťové vody do půdy. Celková plocha vozovky, včetně plochy MÚK a přeložek, je přibližně 0,44 km². Při specifickém odtoku 5 –7 l.s⁻¹ z 1 km² bude teoretický úbytek podzemních vod činit cca 2,44 l.s⁻¹.

Skutečný úbytek bude nižší, protože voda z komunikace bude svedena do recipientů a vodních toků a také v příkopech bude mít voda možnost vsakovat. Plocha navrhované komunikace bude zanedbatelná, vzhledem k celkovým plochám povodí, jimiž komunikace prochází. Nelze tedy předpokládat významnější zásah do vodního režimu krajiny, ale je třeba počítat s částečným přerozdělením odtoku a vsaku srážkových vod. Tento negativní dopad lze však minimalizovat vhodnými technickými opatřeními (např. retenční nádrže).

VLIV NA JAKOST VOD

Za provozu odtékají ze silnice hlavně srážkové vody (finálním recipientem srážkových vod ze stavby je prostřednictvím dalších toků řeka Morava).

Voda, odtékající z povrchu vozovky, bude obsahovat kontaminanty, které budou mít vliv na jakost povrchových vod. Může se jednat zejména o toxické stopové prvky (především hliník, zinek, nikl, chrom, olovo, kadmium a měď), ropné látky (nepolární extrahovatelné látky – NEL⁵), PAU⁶ a posypové materiály ze zimní údržby vozovky (zejména NaCl a aditiva⁷).

Návrh koncepce odvodnění vozovky bude ztížen umístěním záměru do plochého území s omezeným počtem recipientů s nízkou vodnatostí. V současnosti se předpokládá odvedení dešťové vody silničními příkopy a kanalizací umístěnou do středního dělicího pásu, přes usazovací nádrže s odlučovači ropných látek pak budou svedeny do recipientů.

Oproti stávajícímu stavu tedy dojde ke zlepšení „kontroly“ a čištění odtékajících srážkových vod. Na druhou stranu však tyto vody odtékající z komunikace, které jsou v současnosti v převážné většině zasakovány podél silnice, budou z větší části přímo (resp. přes uvedený systém čištění) ovlivňovat následující recipientní toky:

- *Olšička* – předpokládaný recipient pro oblast v okolí Rohatce – odvodnění z km cca 40,000 – 43,400; v oblasti pod „stávající silnicí I/55 mezi Rohatcem a Hodonínem je tok zatrubněn a vlévá se do nádrže jižně od Rohatce (slepé rameno); dle informací správce toku (Zemědělská vodohospodářská správa) voda v Olšičce do nádrže ústí pouze v období výrazně zvýšených stavů vody (jarní tání či přívalové deště), jinak se zasakuje.
- *Studená chodba* – předpokládaný recipient pro oblast Hodonína – odvodnění z km cca 43,400 – 48,000; ústí do Kyjovky
- *Kyjovka* – předpokládaný recipient pro oblast Lužice a Mikulčic prostřednictvím malých melioračních a odvodňovacích kanálů – odvodnění z km cca 48,000 – 53,900; ústí do Dyje a Moravy
- *Svodnice* – předpokládaný recipient pro oblast Moravské Nové Vsi a Hrušek – odvodnění z km cca 53,900 – 63,500; ústí do Kyjovky.

Předběžný odhad množství odváděných vod je uveden v *Tabulce B.6* (viz kapitola B.III.2.).

Pro předběžný odhad míry možného znečištění podzemních vod v období běžného provozu jsou použity výsledky výzkumného projektu pro Ministerstvo dopravy, který se zabýval dopadem provozu dálnic a rychlostních silnic na recipienty a vodní útvary (2005 – 2007). Vybrané ukazatele kvality vod odtékajících z dálnic a rychlostních silnic jsou uvedeny v následující tabulce.

Tabulka D.15: Koncentrace vybraných sledovaných látek odváděných z vozovky (Beránková, Huzlík, 2008)

ukazatel kvality vody	jednotka	průměr	medián	NV 229/2007 Sb. **
Pb	µg.l ⁻¹	3,82	2,40	14,4
Cd*	µg.l ⁻¹	0,406	0,190	0,7

⁵ NEL – nepolární extrahovatelné látky; mohou pocházet z ropných produktů, z uhlí a výrobků z něho, z produkce rostlin, živočichů, mikroorganismů atd. V souvislosti s dopravou jsou v praxi za NEL nejčastěji považovány ropné látky, které jsou definovány jako uhlovodíky a jejich směsi, zejména benzin, motorová nafta, benzen a jeho deriváty, petrolej, topný olej a dehtový olej.

⁶ Polycyklické aromatické uhlovodíky. Zdroji PAU jsou otěr z asfaltu, pneumatik a brzd a jemné částice pocházející ze spalovacích motorů. Ve vodě odtékající ze silnic (dálnic) jsou na suspendované látky vázány zejména polyaromáty s vyšší molekulovou hmotností, což vede k jejich následné akumulaci v sedimentech. V povrchové vodě převažují PAU se třemi aromatickými kruhy, zatímco v sedimentech převažují PAU se 4 kruhy.

⁷ Do posypových solí jsou přidávány protispěkové přísady – zejména hexakyno-železnaté sloučeniny (v ČR 75 mg / kg). Tyto kyanidové formy, které jsou následně ve vodním prostředí rozloženy jsou netoxické pro člověka nebo jen mírně toxické pro vodní biotu.

	Ni*	$\mu\text{g.l}^{-1}$	45,3	21,8	40
	Hg	$\mu\text{g.l}^{-1}$	0,199	0,140	0,1
	Cr*	$\mu\text{g.l}^{-1}$	4,83	4,50	35
	Cu	$\mu\text{g.l}^{-1}$	19,0	13,7	25
	Zn	$\mu\text{g.l}^{-1}$	142	69,0	160
	Cl	mg.l^{-1}	1095	726	250
	C10—C40	mg.l^{-1}	0,145	0,145	0,1
vybrané prioritní PAU	benzo[b]fluoranten	ng.l^{-1}	7,66	3,75	60
	benzo[k]fluoranten	ng.l^{-1}	5,87	3,65	60
	benzo[a]pyren	ng.l^{-1}	5,63	2,10	100
	benzo[ghi]perylen	ng.l^{-1}	6,29	3,33	30
	indeno[1,2,3-cd]pyren	ng.l^{-1}	5,69	3,25	30
	fluoranten	ng.l^{-1}	21,2	9,80	200
	Suma 6-PAU	ng.l^{-1}	7,66	3,75	200

* Vyskytují se statisticky významné rozdíly mezi jednotlivými sledovanými lokalitami

** Nařízení vlády 229/2007 Sb., kterým se mění nařízení vlády č. 61/2003 Sb., o ukazatelích a hodnotách přípustného znečištění povrchových vod a odpadních vod, náležitostech povolení k vypouštění odpadních vod do vod povrchových a do kanalizací a o citlivých oblastech

Pozn.: Dle práce „Vliv dopravy na životní prostředí — polyaromatické uhlovodíky v odtokové vodě a sedimentu z dálničního tělesa“ (CDV, aktualizace 2004; grantový projekt MD ČR č.801/210/110) se celkový obsah PAU ve vodě pohyboval v rozmezí stovek ng.l^{-1} , což je ve shodě s publikovanými údaji, např. Legret et al. (1999). Minimální hodnota 138,69 ng.l^{-1} byla zjištěna na D5 v červenci, maximální hodnoty opakovaně na jedné z lokalit D1 v prosinci (8179,78 ng.l^{-1}) a dubnu (31608,42 ng.l^{-1}).

Z tabulky je patrné, koncentrace většiny sledovaných látek přítomných ve vodě odtékající z komunikace, je podlimitní (mnohdy výrazně), nebo se pohybuje v blízkosti limitních hodnot. Výjimku tvoří Cl⁻, u nichž jsou koncentrace překračovány několikanásobně (4x vůči průměru, 3x vůči mediánu).

Jak již bylo zmíněno, výsledky uvedené v tabulce pochází z měření na dálnicích a rychlostních silnicích, které jsou v porovnání s hodnoceným záměrem výrazně frekventovanější. Z tohoto důvodu lze proto očekávat, že koncentrace nox splavovaných z hodnoceného záměru bude ve většině případů významně nižší, než jak je uvedeno v tabulce (přesto však je kalkulováno s hodnotami v tabulce uvedenými, což je také v souladu s principem předběžné opatrnosti). Výjimku představují chloridy (Cl⁻), u nichž se koncentrace ve vodách odvíjí od standardní aplikační dávky, která je prakticky stejná jak u dálnic, tak silnic nižších kategorií.

Ke koncentracím PAU (včetně nitro-PAU) dále uvádíme, že jejich převážným zdrojem jsou výfukové plyny, dodatečným zdrojem pak emise vznikající otěrem pneumatik, asfaltového povrchu vozovky a brzdového obložení.

Na základě hodnot uvedených v Tabulce B.6 a srovnáním s údaji uvedenými v Tabulce D.29, lze v rámci vyhodnocení výstupů hlavních sledovaných látek, konstatovat následující:

- v případě Kyjovky je ředící poměr v rozmezí řádu 1: 100 — 1 : 1000 (orientačně vypočítaná hodnota přibližně 1:264). Pokud zohledníme opatření, která jsou v souvislosti s odvodněním navrhována, lze konstatovat, že vstupy sledovaných látek do Kyjovky budou dosahovat výrazně podlimitních hodnot, a to i v případě chloridů, které v nezřetěně odtékající vodě dosahují nadlimitních hodnot.
- v případě Svodnice je ředící poměr v rozmezí řádu nižších desítek (orientačně vypočítaná hodnota přibližně 1:12).
- v případě Olšičky nelze přesněji odhadnout ředící poměr, lze však očekávat, že výstupy budou, vzhledem k charakteru toku (zasakování) a ochranným podmínkám v území (ochran. pásmo vodního zdroje) na nízké až velmi nízké úrovni.

Z výše uvedeného je tedy zřejmé, že po nařazení vod odtékajících ze silnice budou výsledné koncentrace sledovaných škodlivých látek natolik nízké (a to i v případě extrémnějších hodnot), že jejich vliv bude prakticky nezaznamenatelný. Toto konstatování lze uplatnit i pro Cl^- , u nichž je chod koncentrací v průběhu roku poněkud odlišný (zimní koncentrace několikanásobně převyšují koncentrace letní; výsledné koncentrace Cl^- se však i v méně příhodných podmínkách budou pohybovat řádově ve stovkách $\mu\text{g}\cdot\text{l}^{-1}$, výjimečně pak jednotkách $\text{mg}\cdot\text{l}^{-1}$).

V případě Svodnice lze konstatovat, že po nařazení odtékající vody z hodnoceného záměru sice s největší pravděpodobností také nebude dosaženo limitních hodnot, zatížení ekosystému vodního toku a navázaných biocenóz však bude řádově vyšší než např. u Kyjovky.

Znečišťující látky se mohou do povrchových vod a posléze i do vod podzemních dostávat prostřednictvím dešťových vod odváděných z tělesa komunikace. Obecně je třeba brát v úvahu možné zatížení recipientů ropnými látkami (otěry pneumatik, úniky olejů či pohonných hmot) a chloridy z posypových solí.

V rámci tohoto Podkladu došlo k aktualizaci dat posouzení možných vlivů souvisejících se solením komunikací a následným vnosem chloridů do toků v dotčeném území. Byla spočítána předpokládaná koncentrace chloridů ve vodotečích, kam je vyústěno odvodnění komunikace a ve výsledných recipientech, tzn. v Kyjovce na základě směšovací rovnice.

Výsledné předpokládané průměrné koncentrace chloridů v dotčených recipientech byly porovnány s hodnotami přípustného znečištění, které stanoví nařízení vlády č. 401/2015 Sb.⁸.

Předpokládané roční průměrné koncentraci chloridů v dotčených recipientech po realizaci záměru, respektive v období jeho provozu, udává následující tabulka.

Tabulka 38: Předpokládané roční průměrné koncentrace chloridů v recipientech

	konečný recipient	prům. roční srážky	odváděné vody / rok ^A	množství Cl^- / rok ^B	průměrný průtok recipientu ^C	průměrná koncentrace Cl^- v recipientu		limit dle NV ^H
						stávající	po realizaci	
		mm	m^3	kg	m^3/s	mg/l	mg/l	mg/l
Olšička	Morava	551	44 430	54 348	0,0046	40 ^D	317,4	150
	Morava – Rohatec	551	44 430	54 348	59,329	26,86 ^E	26,89	150
Studená chodba	Kyjovka	547	48 688	59 993	0,02	40 ^D	125,43	150
Kyjovka	Dyje	576	90 191	105 536	0,717	40 ^D	44,49	150
Svodnice	Kyjovka	525	158 857	203 942	0,006	40 ^D	607,66	150
	Kyjovka – Lanžhot	576	315 750	369 471	1,04	52,16 ^F	62,82	150
	Dyje – Pohansko	576	315 750	369 741	39,8	59,61 ^G	59,89	150

^A - množství vody odváděné z daného úseku za rok, počítáno jako redukovaná odvodňovaná plocha (zpevněná plocha komunikace, na níž je prováděna aplikace chemického posypového materiálu, násobená koeficientem odtoku 0,9) násobená průměrným ročním úhrnem srážek na dotčených povodí (data ČHMÚ)

^B - při výpočtu množství chloridů odváděných z komunikace uvažováno s použitím 1 kg NaCl na m^2 zpevněné plochy komunikace, násobí se 0,6066 – hmotnostní zastoupení chloru v molekule chloridu sodného (poměr Cl^- v NaCl)

⁸ Nařízením vlády č. 401/2015 Sb., kterým se mění Nařízení vlády č. 229/2007 Sb. (platné v roce 2010), o ukazatelích a hodnotách přípustného znečištění povrchových vod a odpadních vod, náležitostech povolení k vypouštění odpadních vod do vod povrchových a do kanalizací a o citlivých oblastech, byly zpřísněny hodnoty přípustného znečištění chloridy na 150 mg/l (z 250 mg/l platných v roce 2010) obecně pro povrchové vody. (jedná se o roční průměrnou koncentraci Cl^-).

^C průměrný průtok recipientů (data od ČHMÚ)

^D hodnota průměrné koncentrace Cl⁻ - uvažováno s hodnotou 40 mg/l (reálná data nejsou k dispozici), zejména z důvodu předběžné opatrnosti (skutečné hodnoty budou nižší)

^E hodnota průměrné koncentrace Cl⁻ - pro profil Morava – Rohatec (roky sledování 201-2018; data Povodí Moravy, s.p.)

^F hodnota průměrné koncentrace Cl⁻ - pro profil Kyjovka – Lanžhot (roky sledování 2016-2020; data Povodí Moravy, s.p.)

^G hodnota průměrné koncentrace Cl⁻ - pro profil Dyje – Pohansko (roky sledování 2016-2020; data Povodí Moravy, s.p.)

^H limit dle NV č. 401/2015 Sb. obecně pro povrchové vody

Limity v konečných recipientech (páteřních tocích) Kyjovka, Dyje a Morava budou s velkou rezervou dodrženy.

Překročení limitu v Olšičce je dáno zejména malým průměrným ročním průtokem toku. Olšička je částečně přirozený tok, který protéká zemědělskými pozemky, ale má zachovalý břehový porost. Ovlivnění toku bude cca v 1,5 km dlouhém úseku než se Olšička vlévá do Moravy, kde koncentrace chloridů významně klesne.

Překročení limitu ve Svodnici je dáno zejména velice malým průměrným ročním průtokem toku a vzhledem k morfologii terénu a s tím souvisejícím komplikovaným návrhem odvodnění území, je svedena velká část srážkových vod z dálnice do tohoto toku. Svodnice je drobným velmi málo vodným tokem se silným stávajícím znečištěním pocházejícím z okolních zemědělských pozemků. Tomu také odpovídá nízká ekologická kvalita toku. Vzhledem k tomu, že výše uvedené ovlivnění toku Svodnice bude jen v omezeném úseku (cca 3,1 km – cca 16% toku), ekologická kvalita toku je velmi nízká a jižně od obce Hrušky budou koncentrace solí v toku významně klesat (díky okolním přítokům do Svodnice), považujeme předložené řešení za přijatelné.

Základním předpokladem výpočtu očekávané koncentrace chloridů v recipientech je, že veškeré sůl aplikovaná na vozovku se rozpustí ve splachové vodě a oteče do vodoteče. Je však pravděpodobné, že do toků se dostanou aktuálně pouze části aplikovaných látek (jisté množství se rozpráší v krystalické formě či ve formě aerosolu do okolí a ovzduší, část je zachycena a zpracována vegetací atd.), a tak skutečné hodnoty budou pravděpodobně nižší.

Předpokládaná koncentrace Cl⁻ v konečném recipientu Moravě by po realizaci záměru stoupla z 26,86 mg/l na 26,89 mg/l, v Kyjovce z 52,16 mg/l na 62,82 mg/l a následně v Dyji z 59,61 mg/l na 59,89 mg/l, což lze považovat za zanedbatelné a pod hodnotou přípustného znečištění, tzn. pod 150 mg/l (dle nařízení vlády č. 401/2015 Sb.) a díky provozu záměru s největší pravděpodobností nebude docházet k výraznému zasolení povrchových ani podzemních vod.

Mimo ovlivnění jakosti povrchových a podzemních vod chloridy z posypových solí, existuje riziko možného zatížení recipientů (a posléze i podzemních vod) ropnými látkami (otěry pneumatik, úniky olejů či pohonných hmot), to je však minimalizováno ochrannými prvky odvodnění záměru, které budou detailněji řešeny v dalších projekčních stupních záměru.

Specifickým případem, který se týká „výstupu“ odpadních vod je případ **havárie**, spojené s únikem většího množství nebezpečných látek. Vzhledem k výše popsaným technickým opatřením, která jsou nutná i s ohledem na existující ochranná pásma vodních zdrojů a CHOPAV, je však riziko významnějšího ovlivnění vodních toků minimální.

VLIVY NA DOTČENÉ VODNÍ ÚTVARY POVRCHOVÝCH A PODZEMNÍCH VOD

Vymezení vodních útvarů se od roku 2009, kdy byla zpracována Dokumentace EIA, nezměnilo. Jelikož v dokumentaci EIA nebylo obsaženo vyhodnocení vlivů záměru na vodní útvary, je doplněno níže (v rozsahu, který je umožněn údaji uvedenými v dokumentaci EIA).

Obecně se dá říci, že vodní útvary povrchových vod mohou být ovlivněny především významnými úpravami vodních toků (páteřních toků VÚ) a také vnosem kontaminantů do těchto toků (možné zatížení ropnými látkami a chloridy z posypových solí).

V rámci posuzovaného záměru nejsou plánovány žádné významné úpravy vodních toků, které by představovaly významný zásah do jejich hydromorfologických charakteristik. Křížení trasy záměru s vodními toky bude řešeno mostními objekty nebo propustky, a tak se negativní ovlivnění dotčených vodních útvarů, díky úpravám vodotečí, nepředpokládá.

Vzhledem k výše uvedenému lze tedy předpokládat, že realizace záměru neovlivní ekologický stav dotčeného vodního útvaru povrchových vod z pohledu všeobecných fyzikálně chemických parametrů a zároveň lze předpokládat, že ani biologické složky kvality nebudou chloridy z posypových solí negativně ovlivněny.

Vodní útvary podzemních vod mohou být obecně ovlivněny z hlediska kvantitativních charakteristik a chemického stavu. Výšku hladiny podzemních vod a jejich proudění mohou ovlivnit mostní objekty a zemní tělesa posuzovaného záměru, avšak eventuální změny by byly pouze lokální a nezpůsobily by zhoršení kvantitativního stavu plošně velice rozsáhlého dotčeného VÚ podzemních vod. Chemický stav VÚ může být ovlivněn vnosem znečišťujících látek do vod podzemních z vod povrchových (znečištěných prostřednictvím odváděných vod z komunikací). Rizika spojená se znečištěním podzemních vod ropnými látkami lze eliminovat doplněním ochranných prvků v podobě odlučovačů ropných látek před vyústěním vod do recipientů.

S ohledem na uvedené lze dále konstatovat, že realizace záměru nebude překážkou pro zlepšení stavu/potenciálu dotčených VÚ povrchových i podzemních vod v budoucnu.

ZMĚNY HYDROGEOLOGICKÝCH CHARAKTERISTIK

Vzhledem k trasování záměru v rovinném území, bez nutnosti budování výraznějších násypů a zářezů není předpoklad, že by došlo ke změně režimu proudění podzemních vod. Konkrétní určení vlivu zářezů na režim podzemních vod v zájmovém území bude úkolem další etapy geotechnického průzkumu, kde bude zjištěna aktuální úroveň horizontu podzemní vody.

VLIVY NA VODNÍ ZDROJE

Záměr ve své západní části směrem od MÚK Břeclav I leží v CHOPAV Kvartér řeky Moravy.

Počáteční část trasy spolu s plochou SSÚRS Hodonín po km 42,420 leží ve vnějším ochranném pásmu (II.b) vodního zdroje Gebhard-Zásada-Perunské. Dle sdělení zástupce provozovatele je zdroj v současné době veden jako záložní, veškeré povinnosti vyplývající z rozhodnutí o ochranných pásmech zůstávají však v platnosti, jedná se i o zákaz sypaní silnic chemickými látkami v zimním období.

Okrajově záměr zasahuje v místě MÚK Břeclav a dálnice D2 směrem na Brno do vnitřního ochranného pásma (II.a) vodního zdroje Břeclav – Bažantnice, Nové Prameniště, Široký dvůr. Vodní zdroj není v současnosti využíván, v budoucnosti se však uvažuje o jeho opětovném využívání.

Ochranná pásma vodního zdroje Břeclav – Bažantnice, Nové Prameniště, Široký dvůr byla zrušena, nedochází již k okrajovému zásahu do těchto ochranných pásem.

Vyhodnocení významného vlivu změn v ochraně vod

U většiny výše uvedených vodních toků se změnil správce vodního toku, jedná se pouze o formální změnu, která na hodnocení záměru nemá vliv.

Realizace záměru nebude překážkou pro zlepšení stavu/potenciálu dotčených VÚ povrchových i podzemních vod v budoucnu.

Není nutné nové hodnocení dle ZPV.

Komentář ke stanovisku EIA:

K problematice ochrany vod zájmového území se vztahují tyto podmínky stanoviska EIA:

– pro fázi přípravy:

1. Bezejmenný vodní tok v EVL Hodonínská doubrava protékající podél silnice 1/55 v rámci úprav alespoň zrevitalizovat. Tam, kde nebude hrozit zvýšené riziko podemílání silničního tělesa, použít výhradně vegetační opevnění (např. haťošťerkové válce). Smyslem opatření je zmírnit vliv na stanoviště 91E0, popř. podmínky pro rozvoj tohoto stanoviště ještě zlepšit.
3. V průběhu stavební činnosti vyloučit v okolí vodních toků jakoukoli manipulaci s nebezpečnými látkami, které by mohly kontaminovat vodní prostředí.
4. Pro předcházení rizika spojeného se zpětným uvolňováním již sedimentovaných perzistentních kontaminantů (např. v období zvýšených průtoků či při čištění koryta) a také jako zmírnění vlivu kumulace s dalšími znečišťujícími vstupy, navrhujeme vodní tok Svodnice ještě před vstupem do EVL zrevitalizovat (zlepšení samočisticích procesů) a v dostatečném úseku opatřit např. protékaným rákosinovým porostem, který bude sloužit jako bioremediační složka toku. Vzrostlá biomasa (rákosina) by následně měla být pravidelně odstraňována a v případě zvýšené koncentrace např. těžkých kovů likvidována odpovídajícím způsobem. Plocha bioremediační části musí také zohledňovat hledisko zvýšené evaporace a transpirace, aby nedocházelo k výraznějšímu snížení průtoku. Případnou realizaci uvedeného opatření je nutno konzultovat se správcem toku. Vzhledem k tomu, že uvedená opatření sníží zatížení, které pochází nejen z hodnoceného záměru, ale i od dalších znečišťovatelů, doporučujeme toto opatření řešit v širších souvislostech (včetně konečného finančního plnění).
11. Zajistit převedení všech existujících toků (i občasných) přes těleso komunikace.
12. Provést opatření k zajištění funkce existujících odvodnění.
13. Zajistit vybudování náhradních drenáží.
14. Negativní ovlivnění hydrologických charakteristik toků v území řešit pomocí retenčních nádrží.
15. Vypracovat geotechnický průzkum a provést hydrogeologicky vybavené průzkumné vrty, které zabrání přerušení hladiny podzemní vody při budování zářezů.
16. Odvodnění rychlostní silnice v ochranných pásmech vodních zdrojů bude provedeno v podobě kanalizace a záchytných usazovacích nádrží; budou provedeny monitorovací vrty, které budou umístěny na základě posouzení a doporučení hydrogeologa a budou sloužit k odběru podzemních vod za účelem pravidelné kontroly.
33. V závislosti na technických možnostech prověřit možnost úpravy zasažených břehových částí Lužického a Písečenského rybníka do pozvolných sklonů 1:10 pro obnovu litorálu a obnovení jejich dřevinného doprovodu novou výsadbou (olše, vrba, topol černý); prověřit možnost využití této lokality jako náhradní mimolesní lokality za odstraňované topoly v EVL Hodonínská doubrava vč. případného vytvoření náhradních biotopů (litorální zóna plynule přecházející na bezlesý břeh rybníků a na násyp komunikace).
34. Při rozšiřování hráze Lužického a Písečného rybníka ponechat horní část v kolmé poloze pro zabránění vstupu obojživelníků na vozovku.
39. Kompenzovat břehové a doprovodné porosty vodních toků a vodních ploch poškozených či zničených výstavbou silnice jejich revitalizací, včetně výsadby domácích dřevin odpovídajících stanovištním podmínkám.
46. V km 54,500, 56,100, 56,400, 57,500, 58,300 a 59,300 navrhnout objekty pro překonání vodních toků a lokálních biokoridorů, prověřit překonání vodotečí tak, aby se zvýšil dosavadní migrační potenciál (např. místo propustků navrhnout přemostění typu tubosider větších průměrů, popř. mostní objekt).
47. U přeložky bezejmenného toku v oblasti Hodonínské doubravy (cca km 46,220 – 47,470) preferovat přírodě blízké koryto bez zpevňovacích prvků (revitalizaci s případným meandrováním) a jen u míst s rizikem podemílání tělesa silnice (levý břeh, u příp. meandrů levobřežní výsep) využít v nezbytných případech zpevnění (kamennou rovnaninu kladenou na sucho, nikoliv dlažbu a vegetační tvárnice).
48. Zajistit průchodnost mostů v km 41,280 (Olšička) a 48,640 (Kyjovka) v rozměrech parametrů regionálního biokoridoru (např. Olšička: třípólový most rozpětí 3 x 10m, světlá výška 5m, Kyjovka: dle technických možností v omezeném šířkovém prostoru).

49. Zajistit funkční přetrasování RBK 140 (např. od Písečného dolního rybníka proti proudu propojovacího kanálu odbočujícího ze Studené chodby v prostoru silnice 1/51 (ul. Velkomoravská) a dále proti jejímu proudu, pod most (křížení v km 47,470), který takto následně upravit pro parametry lokálního biokoridoru, aby byla zachována jeho migrační prostupnost (např. třípólový most)).

52. Sedimentační jímky před propustky navrhnout s pozvolnými stěnami (kolmé stěny jímky jsou pastí pro živočichy).

53. Preferovat rámový typ propustku s nezpevněným dnem.

60. V případě opevnění dna toku zachovat přirozený charakter dna, umístit několik kamenů čnicích ze dna toku pro snížení rychlosti proudění a zachování dostatečné výšky vodního sloupce.

61. V nezbytně nutných případech využívat při opevnění toků vegetačních tvárnic nebo kamenné rovnániny.

62. Podmostí provést přednostně hlinité, vhodné je také zpestření hromadami kamení nebo mrtvého dřeva jako úkrytů pro menší živočichy, zcela nepřijatelné je použití betonu.

– *pro fázi realizace:*

74. Veškeré skládky zemin situovat v dostatečné vzdálenosti od vodních toků tak, aby nedocházelo k jejich zanášení.

78. Minimalizovat zásahy do koryt a dna dotčených vodních toků a do dna a břehů zasažených vodních ploch.

79. V průběhu výstavby vyloučit pohyb mechanizace ve vodních tocích.

80. V průběhu stavební činnosti vyloučit v okolí vodních toků jakoukoli manipulaci s nebezpečnými látkami, které by mohly kontaminovat vodní prostředí.

81. Vybudovat odlučovače ropných látek a retenčních nádrží pro zachycování sedimentů před zaústěním dešťových srážek z komunikace do recipientů.

– *pro fázi provozu:*

77. Dodržovat podmínky vycházející z rozhodnutí o ochranných pásmech vodního zdroje Zásada-Gebart-Perunské (používání chemických látek v zimním období ve vnějším ochranném pásmu).

Situace popsaná v rámci Dokumentace EIA z hlediska stavu a ovlivnění vod nedoznala významných změn. Výše uvedené podmínky stanoviska EIA vztahující se k fázi další přípravy, realizace a provozu záměru jsou proto i nadále platné a plně postihují aktuální stav v území.

2.7 Půda

V podkapitole Třídy ochrany byl zaktualizován legislativní podklad.

Dle morfogenetického klasifikačního systému (MSK) se půdy řešeného území dělí do následujících skupin a typů:

Skupina půd iniciálních

Regozem – RM

Půdy se slabě vyvinutým ochrickým Ao horizontem, bez dalších diagnostických horizontů na nezpevněných silikátových až karbonátových sedimentech, s výjimkou recentních aluvií. Podle mocnosti Ao-horizontu možno třídit na mělkou (do 30cm) a hlubokou (nad 30 cm). Případné náznaky dalšího diagnostického horizontu se u regozemí nehodnotí.

Subtypem nacházejícím se v území je regozem arenická (subtypy jsou děleny podle zrnitosti substrátu).

Skupina půd molických

Černozem – ČM

Černozemě se vytvořily v nejteplejších a nejsušších částech našeho území. Půdotvorným substrátem jsou ve většině případů spraše, v menší míře slinité sedimenty nebo písčité sedimenty. Geneze černozemí je dána specifickou humifikací velmi kvalitní výchozí organické hmoty (stepní společenstvo). Jsou to půdy hluboké až velmi hluboké se středně hlubokou až hlubokou orníci tmavě hnědé až černé barvy s příznivou drobtovitou strukturou. Černozemě jsou agronomicky velmi příznivé půdy.

V území se široce uplatňuje černozem arenická a dála černozem pelická.

Černice – ČA

Půdy s molickým černicovým Aml horizontem. Půdotvorným substrátem jsou zpravidla aluviální sedimenty, často karbonátové, vždy sorpčně nasycené. Tvoří se zpravidla v širokých nivách řek s lužním půdotvorným procesem, kdy tvorba půdy je již méně rušena záplavami. Hladina podzemní vody bývá 1 - 2 m pod povrchem, u glejových subtypů i v hloubce < 1 m. Často se černice vyskytují i v nealuviálních depresích vyplněných deluviálními sedimenty. Černicový Aml horizont je 30 a více cm mocný, velmi humózní, ovlivněný podzemní vodou.

V okolí nivy toku Kyjovka v oblasti Hodonínských rybníků se nachází černice fluvická.

TŘÍDY OCHRANY ZPF

Nastaly legislativní změny v oblasti stanovení tříd ochrany. Metodický pokyn Odboru ochrany lesa a půdy MŽP č.j. OOLP/1067/96 z 1. 10. 1996 byl nahrazen vyhláškou č. 48/2011 Sb., o stanovení tříd ochrany.

Dle vyhlášky č. 48/2011 Sb., o stanovení tříd ochrany metodického pokynu odboru ochrany lesa a půdy Ministerstva životního prostředí ČR č.j. OOLP/1067/96 ze dne 1.10.1996, platným dnem 1. ledna 1997, byla zemědělská půda rozdělena, podle kvality, do pěti tříd ochrany. Tyto třídy určují různou míru možnosti vynětí půd ze zemědělského půdního fondu (ZPF).

Hodnocený záměr prochází přes půdy, které náleží do I., II., III. a IV. třídy ochrany.

- **I. třída** – jsou zde zařazeny bonitně nejcennější půdy v jednotlivých klimatických regionech, převážně v plochách rovinných nebo jen mírně sklonitých, které je možno odejmout ze ZPF pouze výjimečně, a to převážně na záměry související s obnovou ekologické stability krajiny, případně pro liniové stavby zásadního významu.
- **II. třída** – zemědělské půdy, které mají v rámci jednotlivých klimatických regionů nadprůměrnou produkční schopnost. Ve vztahu k ochraně zemědělského půdního fondu se jedná o půdy vysoce chráněné, jen podmíněně odnímatelné a s ohledem na územní plánování také jen podmíněně zastavitelné.
- **III. třída** – jsou zde sloučeny půdy s průměrnou produkční schopností a středním stupněm ochrany, které je možno územním plánováním využít pro eventuální výstavbu.
- **IV. třída** – sdruženy půdy s převážně podprůměrnou produkční schopností v rámci příslušných klimatických regionů, jen omezenou ochranou, využitelné pro výstavbu.
- **V. třída** – jsou zde zahrnuty zbývající bonitované půdně ekologické jednotky, které představují zejména půdy s velmi nízkou produkční schopností včetně půd mělkých, velmi svažitých, hydromorfních, štěrkovitých až kamenitých a erozně nejvíce

ohrožených. Většinou jde o půdy s nižším stupněm ochrany s výjimkou vymezených ochranných pásem a chráněných území a dalších zájmů ochrany životního prostředí.

POZEMKY URČENÉ K PLNĚNÍ FUNKCE LESA (PUPFL)

*Podle zákona o lesích č. 289/1995 Sb., § 3 odst.1a), se jedná o pozemky s lesními porosty a plochy, na nichž byly lesní porosty odstraněny za účelem obnovy, lesní průseky a nebezpečné lesní cesty, nejsou-li širší než 4 m, a pozemky na nichž byly lesní porosty dočasně odstraněny na základě rozhodnutí orgánu státní správy lesů. Pozemky s lesními porosty jsou v zákoně o lesích rozděleny v § 6 podle převažujících funkcí do tří kategorií, a to na **lesy ochranné, lesy zvláštního určení a lesy hospodářské**.*

Lesní pozemky dotčené posuzovaným záměrem náleží do kategorie lesů hospodářských, v severozápadní části od Hodonína směrem před silnicí I/55 se nachází lesy zvláštního určení zařazené do subkategorie příměstských a rekreačních lesů (32 c), dotčeny budou i lesy zařazené do subkategorie lesů bariérových na k.ú. Mikulčice a Hrušky.

VLIV NA ROZSAH A ZPŮSOB VYUŽÍVÁNÍ PŮDY

Realizací stavby dojde k dočasnému i trvalému úbytku zemědělského půdního fondu (ZPF), pozemků určených k plnění funkcí lesa (PUPFL) a také vodních ploch. Vzhledem k tomu, že dosud nejsou k dispozici podklady odpovídající přesnosti, byl proveden pouze rámcový odhad trvalého záboru. Přesný rozsah záboru bude specifikován až v dokumentaci pro vydání územního rozhodnutí.

Hranice záboru posuzované stavby byla vymezena hranicí tělesa rychlostní silnice s obalovou křivkou 5 m. Takto vymezený zábor zahrnuje všechny mimoúrovňové křižovatky, navrženou plochu pro SSÚRS Hodonín při MÚK Hodonín-východ a vyvolané přeložky místních komunikací. Vzhledem k tomu, že na stávající silnici I/55 a na dálnici D2 fakticky nedojde realizací záměru ke změně stavu, nebyly do celkového záboru zahrnuty plochy stávající silnice I/55, ani úsek dálnice D2 včetně dvou již existujících větví na MÚK Břeclav I.

Celkový takto vypočtený zábor posuzovaného záměru bude 123,581 ha. Zemědělský půdní fond⁹ (ZPF) bude mít zábor ve výši 95,852 ha, tj. 77,56 % z celkového záboru, pozemky určené k plnění funkcí lesa (PUPFL) 5,882 ha, tj. 4,76 % z celkového záboru a vodní plochy (ostatní – bez rybochovných rybníků, které jsou součástí ZPF) 1,952 ha, tj. 1,58 % z celkového záboru záměru.

Největší část plochy trvalého záboru, a to 28,846 ha (tj. 23,34 % celkové plochy záboru), se nachází na katastrálním území Břeclav a dále na katastrálním území Hodonín (zde zábor činí 23,826 ha, tj. asi 19,28 % plochy celkového záboru).

Odhad celkového záboru v závislosti na druhu pozemku dle Katastru nemovitostí ČR je uveden v následující tabulce.

Tabulka D.16: Předběžný odhad celkového záboru dle druhu pozemků

druh pozemku	ha	%
orná půda	86,185	69,74
vinice	3,830	3,10
zahrady	1,555	1,26
ovocné sady	1,542	1,25
louky	1,230	0,99
lesní půda	5,882	4,76
vodní plochy (rybochovné rybníky)	1,511	1,22
vodní plochy (ostatní)	1,952	1,58
zastavěné plochy	0,384	0,31
ostatní	19,511	15,79
celkem	123,581	100,00

⁹ Do **zemědělského půdního fondu** je podle zákona č. 334/1992, o ochraně zemědělského půdního fondu, ve znění pozdějších předpisů, zahrnuta orná půda, vinice, zahrady, ovocné sady, louky a rybníky s chovem ryb nebo vodní drůbeže.

Zábor ploch v jednotlivých katastrálních územích v závislosti na druhu pozemků dle Katastru nemovitostí ČR je uveden v následujících tabulkách.

Tabulka D.17: Předběžný odhad záboru v jednotlivých katastrálních území dle druhu pozemků

druh pozemku	Rohatec		Hodonín		Lužice u Hodonína		Mikulčice	
	ha	%	ha	%	ha	%	ha	%
orná půda	11,669	86,47	13,057	54,80	4,352	41,52	7,832	57,23
vinice	0,095	0,70	0,000	0,00	0,079	0,75	1,070	7,82
zahrady	0,102	0,76	0,000	0,00	0,118	1,13	1,004	7,34
ovocné sady	0,000	0,00	0,000	0,00	0,114	1,08	1,426	10,42
louky	0,000	0,00	0,128	0,54	1,102	10,51	0,000	0,00
lesní půda	0,089	0,66	5,196	21,81	0,466	4,44	0,051	0,38
vodní plochy (rybochovné rybníky)	0,000	0,00	1,511	6,34	0,000	0,00	0,000	0,00
vodní plochy (ostatní)	0,015	0,11	1,566	6,57	0,000	0,00	0,000	0,00
zastavěné plochy	0,026	0,19	0,093	0,39	0,050	0,48	0,077	0,56
ostatní	1,498	11,10	2,275	9,55	4,200	40,08	2,225	16,26
celkem	13,495	10,92	23,826	19,28	10,480	8,48	13,685	11,07

Tabulka D.18: Předběžný odhad záboru v jednotlivých katastrálních území dle druhu pozemků – pokračování

druh pozemku	Moravská Nová Ves		Hrušky		Břeclav	
	ha	%	ha	%	ha	%
orná půda	12,453	84,13	15,309	82,99	21,513	74,58
vinice	0,000	0,00	0,554	3,00	2,033	7,05
zahrady	0,000	0,00	0,086	0,47	0,244	0,85
ovocné sady	0,003	0,02	0,000	0,00	0,000	0,00
louky	0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,00
lesní půda	0,000	0,00	0,079	0,43	0,000	0,00
vodní plochy (ostatní)	0,355	2,40	0,016	0,09	0,000	0,00
zastavěné plochy	0,009	0,06	0,129	0,70	0,000	0,00
ostatní	1,983	13,39	2,274	12,33	5,056	17,53
celkem	14,803	11,98	18,446	14,93	28,846	23,34

V případě všech stavbou dotčených katastrů dojde k záborům zemědělského půdního fondu, a to na ploše celkem 95,852 ha, z celkového záboru ZPF většina (přesněji 89,92 %) připadá na ornou půdu. Největší část, tj. 24,82 % zabrané plochy ZPF leží v katastrálním území Břeclav.

Plochy zemědělského půdního fondu zahrnuté do celkového záboru náleží k I. – IV. třídě ochrany. Nejméně hodnotné plochy orné půdy V. třídy ochrany se v zájmovém území nevyskytují. Největší část záboru ZPF, a to téměř polovina, náleží ke IV. třídě ochrany. Tyto podprůměrně produkční půdy se vyskytují především v úvodním a závěrečném úseku trasy. Asi 3 % ploch ZPF nemají evidovanou BPEJ, nejsou tedy zařazeny do žádné třídy ochrany.

Vypočtený celkový zábor ZPF v závislosti na třídě ochrany je uveden v následující tabulce.

Tabulka D.19: Předběžný odhad celkového záboru ZPF dle tříd ochrany

		třída ochrany ZPF					celkem zábor ZPF
		I.	II.	III.	IV.	nezařazeno	
zábor ZPF	<i>ha</i>	16,243	8,359	27,329	40,999	2,923	95,852
	<i>%</i>	16,95	8,72	28,51	42,77	3,05	77,56

Předběžný výpočet záboru ZPF v jednotlivých katastrálních územích v závislosti na třídě ochrany je uveden v následující tabulce.

Tabulka D.20: Předběžný odhad záboru ZPF dle katastrálního území a třídy ochrany

katastrální území		třída ochrany					celkem zábor ZPF
		I.	II.	III.	IV.	nezařazeno	
Rohatec	<i>ha</i>	1,579	0,000	0,000	10,287	0,000	11,866
	<i>%</i>	13,31	0,00	0,00	86,70	0,00	12,38
Hodonín	<i>ha</i>	3,081	0,000	0,000	10,104	1,511	14,696
	<i>%</i>	20,97	0,00	0,00	68,75	10,28	15,33
Lužice u Hodonína	<i>ha</i>	2,102	0,000	1,725	0,525	1,412	5,764
	<i>%</i>	36,47	0,00	29,92	9,11	24,50	6,01
Mikulčice	<i>ha</i>	2,044	0,000	9,287	0,000	0,000	11,331
	<i>%</i>	18,04	0,00	81,96	0,00	0,00	11,82
Moravská Nová Ves	<i>ha</i>	1,767	2,299	8,391	0,000	0,000	12,456
	<i>%</i>	14,18	18,45	67,36	0,00	0,00	13,00
Hrušky	<i>ha</i>	5,493	4,624	5,832	0,000	0,000	15,949
	<i>%</i>	34,44	28,99	36,57	0,00	0,00	16,64
Břeclav	<i>ha</i>	0,176	1,437	2,094	20,083	0,000	23,790
	<i>%</i>	0,74	6,04	8,80	84,42	0,00	24,82

Realizací posuzovaného záměru dojde také k záboru pozemků určených k plnění funkce lesa (PUPFL). Dle předběžného záborového elaborátu bude **trvalý zábor PUPFL činit 5,882 ha**, tedy necelých 5 % plochy celkového záboru.

Tabulka D.21: Předběžný odhad záboru PUPFL dle kategorie lesů

		kategorie lesů				celkem zábor PUPFL
		hospodářské	ochranné	zvláštního určení		
				bariérové	příměstské a rekreační	
zábor PUPFL	<i>ha</i>	4,619	0,000	0,130	1,132	5,882
	<i>%</i>	78,53	0,00	2,21	19,25	4,76

Předběžný výpočet záboru PUPFL v jednotlivých katastrálních územích v závislosti na kategorii lesů je uveden v následující tabulce.

Tabulka D.22: Předběžný odhad záboru PUPFL dle katastrálního území a kategorie lesů

katastrální území		kategorie lesů				celkem zábor PUPFL
		hospodářské	ochranné	zvláštního určení		
				bariérové	příměstské a rekreační	
Rohatec	ha	0,089	0,000	0,000	0,000	0,089
	%	100,00	0,00	0,00	0,00	1,52
Hodonín	ha	4,064	0,000	0,000	1,132	5,196
	%	78,22	0,00	0,00	21,79	88,35
Lužice u Hodonína	ha	0,466	0,000	0,000	0,000	0,466
	%	100,00	0,00	0,00	0,00	7,92
Mikulčice	ha	0,000	0,000	0,051	0,000	0,051
	%	0,00	0,00	100,00	0,00	0,87
Moravská Nová Ves	ha	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	%	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Hrušky	ha	0,000	0,000	0,079	0,000	0,079
	%	0,00	0,00	100,00	0,00	1,34
Břeclav	ha	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	%	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

Realizací posuzované stavby dojde k záborům hospodářských lesů (přes 78 % celkového záboru PUPFL) a lesů zvláštního určení (zbytek celkového záboru PUPFL). Ochranné lesy stavbou dotčeny nebudou. Většina pozemků PUPFL, jež budou součástí záboru, leží v katastrálním území Hodonín (lesní celek Doubrava).

ZNEČISTĚNÍ PŮDY

Zdrojem přímé kontaminace půdy jsou případné úkapy nebezpečných látek ze stavebních mechanismů v období výstavby, havárie a imise z dopravy v období vlastního provozu.

Pokud budou dodržena všechna standardní bezpečnostní opatření, která budou blíže specifikována na základě dalšího stupně projektové dokumentace, bude možné riziko kontaminace půd během výstavby a vlivem havárií zcela minimalizovat.

U kontaminace vlivem imisí z dopravy lze již nyní obecně konstatovat, že negativní zatížení půd bude zcela jistě pod limity, které stanovilo MŽP ČR. V řadě studií z osmdesátých a devadesátých let, které se zaměřovaly na těžké kovy – olovo, měď a zinek byly hodnoty naměřené v okolí komunikací mírně zvýšené, ale dle Metodického pokynu MŽP ČR i nadále zůstávaly v kategorii **Kritéria A – hodnocení znečištění zeminy a podzemní vody**.

Kritéria jsou limitní koncentrace chemických látek v zemině a podzemní vodě a jsou rozděleny do kategorií A, B a C. Porovnání hodnot koncentrací zjištěných při průzkumu znečištění s těmito kritérii umožňuje orientačně posoudit úroveň znečištění a zařadit znečištění do kategorie podle jeho závažnosti.

Kritéria A

- odpovídají přibližně přirozeným obsahům sledovaných látek v přírodě.
- pokud nejsou překročena, nejedná se o znečištění, ale o přirozené obsahy sledovaných látek
- překročení hodnot se posuzuje jako znečištění příslušné složky životního prostředí vyjma oblastí s přirozeným vyšším obsahem sledovaných látek. Pokud však nejsou překročena Kritéria B, znečištění není považováno za tak významné, aby bylo nutné získat podrobnější údaje pro jeho posouzení, tedy zahájit průzkum, nebo znečištění monitorovat.

Výsledky studie Zhodnocení ekologického rizika provozu dálnice D1, kterou vypracovaly firmy EVERNIA a TOCOEN v roce 2000, tyto údaje potvrzují. Na základě výsledků chemických analýz a výsledků biologických testů bylo

překvapivě potvrzeno, že kumulace kontaminantů z provozu dálnice nepředstavuje významné ekologické riziko pro okolní ekosystémy.

Samostatně stojící složkou, významně se podílející na kontaminaci půdy jsou anorganické posypové soli. Největší podíl v těchto směsích tvoří chlorid sodný. Jeho zvýšená koncentrace se projeví posunem pH půdy do alkalické oblasti, neboť Na^+ jsou sorbovány na půdní částice a v suspenzi dochází k hydrolýze. Naopak Cl^- vzniká sorpce v daleko menší míře, takže dochází k daleko snadnější difúzi do okolí a k migraci se zasakující dešťovou vodou. Obsah Na^+ má vliv také na migraci těžkých kovů, která se zvýšením pH dále snižuje. Pokles koncentrací v závislosti na vzdálenosti od krajnice nebyl tak strmý jako u těžkých kovů.

Po zahájení provozu na posuzovaném záměru bude docházet k výše uvedeným jevům. Jejich celkový negativní vliv nebude významný a zatížení území zůstane na přijatelné úrovni. I při růstu dopravy to umožní její rozložení do většího území a technické řešení komunikací (odvedení zasolených vod kanalizací).

Vyhodnocení významného vlivu změn v ochraně půd

V rámci dané kapitoly nejsou zjištěny žádné významné změny oproti údajům uvedeným v dokumentaci EIA.

Není nutné nové hodnocení dle ZPV.

Komentář ke stanovisku EIA:

K problematice vlivů na půdy se vztahují tyto podmínky stanoviska EIA:

– *pro fázi přípravy:*

17. Provést podrobný pedologický průzkum v dotčeném území pro zjištění mocnosti orníční vrstvy a stanovit množství skryté ornice.

18. Minimalizovat trvalé a dočasné zábory PUPFL v rámci technologických možností.

25. Minimalizovat zábor půdy v lesním komplexu Hodonínské doubravy.

26. Minimalizovat dočasný zábor při průchodu lesními celky.

– *pro fázi realizace:*

72. 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.

73. Dočasné skládky orníční vrstvy zabezpečit podle příslušných předpisů před jejich znehodnocením, zejména pak zabránit rozmnožení ruderálních druhů rostlin a kontaminaci půdy jejich semeny.

74. Veškeré skládky zemin situovat v dostatečné vzdálenosti od vodních toků tak, aby nedocházelo k jejich zanášení.

75. Povážení pozemků provádět v době vegetačního klidu.

Situace popsaná v rámci Dokumentace EIA z hlediska ochrany půd nedoznala žádných změn. Výše uvedené podmínky stanoviska EIA vztahující se k fázi přípravy a realizace záměru jsou proto i nadále platné a plně postihují aktuální stav v území.

2.8 Instituty ochrany dle zákona č. 114/1992 Sb., v platném znění

2.8.1 Územní systém ekologické stability

V zákoně č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, je územní systém ekologické stability krajiny (ÚSES) definován jako vzájemně propojený soubor přirozených i pozměněných, avšak přírodě blízkých ekosystémů, které udržují přírodní rovnováhu. ÚSES má za cíl zajišťovat uchování a reprodukci přírodního bohatství, příznivé působení na okolní méně stabilní části krajiny a vytvoření základů pro mnohostranné využívání krajiny.

Základními pojmy používanými v souvislosti s ÚSES jsou biocentrum a biokoridor, které jsou definovány vyhláškou č. 395/1992 Sb. (prováděcí vyhláška k zákonu č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny).

Biocentrum je biotop nebo soubor biotopů v krajině, které svým stavem a velikostí umožňuje trvalou existenci přirozeného či pozměněného, avšak přírodě blízkého ekosystému.

Biokoridor je území, které neumožňuje rozhodující části organismů trvalou dlouhodobou existenci, avšak umožňuje jejich migraci mezi biocentry, a tím vytváří z oddělených biocenter síť.

Podle významu jednotlivých segmentů skládajících tento systém dělíme ÚSES na **nadregionální** (NRBK, NRBC), **regionální** (RBK, RBC) a **lokální** (LBK, LBC).

Kapitola byla zaktualizována na základě platných územních plánů jednotlivých obcí.

Kapitola byla aktualizována na základě platných územních plánů jednotlivých obcí (zejména Hodonín a Lužice, které mají nové územní plány vzhledem k vydání Dokumentace EIA) a dále dle Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje (ZÚR JMK), které nabyly účinnosti 3.11.2016. ZÚR JMK aktualizují stav nadregionálního a regionálního systému ekologické stability v celé oblasti jihomoravského kraje, tudíž i v dotčeném území.

Změny nastaly u prvků všech úrovní systému ekologické stability (viz jednotlivé podkapitoly), tyto změny se zároveň promítly do grafického znázornění ÚSES, který je součástí *Grafické přílohy 2 – Environmentální charakteristiky* tohoto dokumentu.

Nově byl vydán územní plán Rohatec a Mikulčice, Lužice vydaly změnu územního plánu. Územní systém v těchto obcích byl částečně upraven.

V zájmovém území se nachází skladebné prvky ÚSES všech úrovní. Pro jejich umístění jsou zvoleny ekologicky hodnotnější části území, především vodní toky a jejich doprovodné porosty a lesní celky. Část prvků především na lokální úrovni je pouze navržena a nachází se na orné půdě.

Trasování a umístění jednotlivých skladebných prvků ÚSES bylo použito dle schválené ÚPD obcí, nadregionální a regionální prvky jsou označeny dle ÚTP (Územně technický podklad, MŽP ČR, 1996).

NADREGIONÁLNÍ ÚSES

Na základě ZÚR JMK došlo v následujícím textu k aktualizaci jednotlivých prvků, jeden nadregionální biokoridor byl oproti vymezení v původní Dokumentaci EIA vypuštěn (*NRBK K 156*).

V širším zájmovém území se severně od města Hodonín nachází nadregionální biocentrum **NRBC 108 Černé bláto**, v jihozápadní části území v nivě řek Moravy a Dyje pak rozsáhlé nadregionální biocentrum **NRBC 109 Soutok**. Tyto nadregionální biocentra jsou propojena nadregionálním biokoridorem **NRBK K 156**. Podél hraniční řeky Moravy vede nadregionální biokoridor **NRBK K 142**, podél řeky Dyje nadregionální biokoridor **NRBK K 161**. Východně z území vede Bzeneckou doubravou nadregionální biokoridor **NRBK K JMO5T**.

REGIONÁLNÍ ÚSES

Na základě ZÚR JMK došlo v následujícím textu k aktualizaci jednotlivých prvků, několik prvků bylo oproti vymezení v původní Dokumentaci EIA vypuštěno (*RBC 2 Mikulčice, RBC 4 Trhaniska, RBK 137¹⁰, RBK 140, RBK 133 nahrazen jinými prvky lokální a nadregionální úrovně*).

Regionální ÚSES doplňuje v zájmovém území prvky úrovně nadregionální. Na nadregionálním biokoridoru *NRBK K 142* jižně mezi Rohatcem a Hodonínem se podél státní hranice nachází regionální biocentra **RBC 21 Zásada-Gebart** a **RBC 3 Očovský les**, jižně od Mikulčic pak regionální biocentrum ~~**RBC 2 Mikulčice**~~. Západně od *NRBK 108 Černé bláto* se nachází regionální biocentrum **RBC 341 Kapánsko**, východně **RBC 15 Pánov**. ~~Toto biocentrum je propojeno s RBC Zásada-Gebart regionálním biokoridorem **RBK 137**. Jižně od Lužice se v zalesněném území mezi zahradami a tokem Kyjovka nachází regionální biocentrum **RBC 4 Trhaniska** a doplňuje tak ochrannou zónu nadregionálního biokoridoru *NRBK K 156*.~~

LOKÁLNÍ ÚSES

Skladebné části lokálního ÚSES navazují na prvky ÚSES vyšších úrovní. V zájmovém území jsou to především lokální ÚSES reprezentující normální hydrické řady. Vlhké hydrické řady zastupují především ÚSES vymezené podél vodních toků.

Vzhledem k zastoupení větších měst, několika obcí a rozlehlých celků orné půdy v území je hustota prvků lokálního ÚSES menší, část z nich je pouze navržena nebo je funkční jen částečně.

Bližší charakteristika jednotlivých segmentů lokálního ÚSES, které budou ovlivněny posuzovaným záměrem, je uvedena v následující podkapitole.

Grafické vymezení prvků ÚSES na všech úrovních je znázorněno v *Grafické příloze 2*.

SEGMENTY ÚSES, KTERÉ BUDOU DOTČENY ZÁMĚREM

Na základě ZÚR JMK a územních plánů dotčených obcí došlo v následujícím textu k aktualizaci jednotlivých prvků, několik prvků bylo oproti vymezení v původní Dokumentaci EIA vypuštěno (*NRBK K 156, RBK 137 – platí poznámka pod čarou výše, RBK 140*), některé tyto prvky byly nahrazeny prvky nižších úrovní (LBK 5).

V rámci aktualizace v roce 2021 bylo doplněno jen několik prvků lokální úrovně.

Jednotlivé segmenty ÚSES jsou řazeny tak, jak dochází k jejich střetu se záměrem po směru staničení.

~~RBK 137 (Pánov – Zásada-Gebart)~~

- k.ú. Rohatec
- funkční regionální biokoridor v úseku od *RBC 15 Pánov* po železniční trať, dále k jihu po *RBC 21 Zásada-Gebart* navržen, nutno založit revitalizaci vodního toku a ozeleněním
- veden po vodním toku Olšička s vloženými lokálními biocentry
- zahrnuje tok s částečnými břehovými porosty a s navazující zemědělskou půdou
- propojuje regionální biocentrum *RBC 15 Pánov* a regionální biocentrum *RBC 21 Zásada-Gebart*

LBK 16

- k.ú. Rohatec
- funkční lokální biokoridor
- veden po vodním toku Olšička
- zahrnuje tok s širším břehovým porostem

¹⁰ Vymezení regionálního biokoridoru RBK 137 je v rozporu v různých stupních územně plánovacích dokumentací. V ZÚR JMK (2016) je jeho trasování zcela zrušeno, v ÚP Rohatec (2001) je vymezen i s navazujícími lokálními biocentry. Vzhledem k aktuálnosti a nadřazenosti ZÚR JMK je v tomto dokumentu a jeho grafických přílohách RBK 137 odstraněn. Vzhledem ke stávající funkčnosti tohoto prvku by bylo možným řešením ho zařadit jako prvek lokální úrovně.

LBC Pod Pánovem

- k.ú. Rohatec
- funkční lokální biocentrum
- zahrnuje rozšířený břehový porost podél vodního toku Olšička (součást PUPFL), převážně z olší
- rozsah LBC byl zmenšen dle ochranného pásma dálnice
- návrh opatření: nepřipustit zavážku údolnice a likvidaci mokré části, do porostu doplnit další přirozené dřeviny (dub)

NRBC 108 Černé bláto

- k.ú. Hodonín
- funkční nadregionální biocentrum
- zahrnuje rozsáhlý lesní porost severozápadně od města Hodonín, porost je smíšený (duby a topoly s příměsí javoru kleny, jasanu, olše, borovice, břízy, akátu), součástí jsou i vodní plochy s břehovými porosty a mokřady
- návrh opatření: nepřipustit holosečný způsob obnovy a podporovat autochtonní druhy, zachovávat mokřady, provést maximální zatravnění ploch a regulovat chov ryb v souladu s úživností rybníků

RBK 140

- k.ú. Hodonín
- navržený regionální biokoridor
- veden lesním porostem a po okraji soustavy Hodonínských rybníků
- propojuje NRBC 108 Černé bláto a NRBK K 156 trasovaný po druhé straně Hodonínských rybníků

LBK Kyjovka 8

- k.ú. Hodonín
- funkční lokální biokoridor
- veden po vodním toku Kyjovka
- koryto vodního toku je zcela upraveno a prochází mezi soustavou Hodonínských rybníků

NRBK K 156

- k.ú. Lužice u Hodonína
- částečně funkční nadregionální biokoridor
- veden lesním porostem po okraji soustavy Hodonínských rybníků
- propojuje NRBC 157 a NRBK 142 v nivě řeky Moravy

LBK 5

- k.ú. Lužice u Hodonína
- navržený lokální biokoridor
- veden lesním porostem po západních březích Hodonínských rybníků

LBC Lužice

- k.ú. Lužice u Hodonína
- částečně funkční lokální biocentrum
- zahrnuje lesní porost, ve vlhké části s olší
- návrh opatření: ve vlhké části podporovat tvrdý luh, v sušší části výchovnými zásahy zavádět dub letní

LBC Hájek

- k.ú. Lužice u Hodonína
- částečně funkční lokální biocentrum, nově do blízkosti stávající I/55 rozšířeno v návrhu
- zahrnuje lesní porost, v menší části travní porosty, v blízkosti stávající I/55 bývalá plocha na skladování materiálu

LBK 2

- k.ú. Lužice u Hodonína, Mikulčice
- navržený lokální biokoridor
- veden po polní cestě a po okraji zástavby Lužic, ukončen jižně od I/55 v prostoru průmyslového areálu MND
- částečně s doprovodnými porosty

LBK 8

- k.ú. Moravská Nová Ves
- navržený lokální biokoridor
- veden po polní cestě
- bez doprovodných porostů

LBK 2

- k.ú. Moravská Nová Ves
- funkční lokální biokoridor
- veden po vodním toku Svodnice
- zachovalé břehové porosty

LBC Na Svodnici

- k.ú. Moravská Nová Ves
- částečně funkční lokální biocentrum
- zahrnuje větší část orné půdy a lesní porost mezi vodním tokem Svodnice a silnicí vedoucí od Moravské Nové Vsi do Prušánek
- návrh opatření: doplnit stávající základ výsadbou dřevin odpovídajících stanovištním podmínkám, zajistit předčištění vody přitékající od Moravské Nové Vsi

LBK 5

- k.ú. Moravská Nová Ves
- navržený lokální biokoridor
- veden po polní cestě
- bez doprovodných porostů

LBK

- k.ú. Hrušky
- navržený lokální biokoridor
- veden po orné půdě

VLIV POSUZOVANÉHO ZÁMĚRU NA PRVKY ÚSES

Posuzovaná komunikace byla do stávající polohy přeložena ještě v době před existencí koncepce ÚSES. Jednotlivé prvky ÚSES byly v území vymezeny až následně. Základním problémem zachování spojitosti biokoridorů křižujících posuzovaný záměr je trasování komunikace víceméně v úrovni terénu a malý počet křižujících vodních toků, jejich údolí by bylo možné překonat kapacitním přemostěním s požadovanými parametry pro průchod biokoridorů.

V následující tabulce jsou uvedeny všechny střety s prvky ÚSES spolu s návrhem možného řešení zmírnění střetu. Pro zhodnocení míry narušení prvků ÚSES byla použita následující stupnice:

1 – okrajový vliv – záměr prochází v blízkosti, či okrajově zasahuje skladebné prvky ÚSES, případně je kříží na kapacitním mostním objektu. K omezení funkčnosti takto dotčeného prvku nedojde.

2 – středně silný vliv – zasažené prvky ÚSES lze poměrně jednoduše přetrasovat, či navrhnou v blízké a funkčně stejné podobě. Spojitost sítě ÚSES zůstává zachována.

3 – silný vliv – zasažené prvky ÚSES ztrácí svoji funkčnost a jejich náhrada je obtížná. V případě křižených biokoridorů bude obtížné zajistit jejich spojitost.

Tabulka D.24: Vlivy záměru na ÚSES

km	ÚSES	střet	řešení
41,280	RBK 137	křížení /1	rozšíření stávajícího mostního objektu
41,280	LBK 16	křížení /1	rozšíření stávajícího mostního objektu
41,250 – 41,300	LBC Pod Pánovem	zásah do okraje /1	minimalizace zásahu
45,450 – 47,000	NRBC 108 Černé Bláto	zásah do okraje /1	minimalizace zásahu
48,030 + větve navazující MÚK Hodonín západ	RBK 140	křížení /2	přetrasování
48,640	LBK Kyjovka 8	křížení /1	rozšíření stávajícího mostního objektu
49,220	LBK 5	křížení/2	přerušení
49,160	NRBK K 156	křížení /2	širší zóna přerušena, možno využít mostního objektu na Kyjovce
přeložka silnice III/42222	LBC Lužice	zásah do okraje /1	minimalizace zásahu
49,640 – 49,870	LBC Hájek	souběh s okrajem /1	minimalizace zásahu
51,600	LBK 2	křížení /3	přerušení
54,440	LBK 8	křížení /3	přerušení
větve MÚK Moravská Nová Ves	LBC Na svodnici	zásah do okraje /1	minimalizace zásahu
56,410 + větve MÚK Moravská Nová Ves	LBK 2	křížení /3	přerušení na větvích, na hlavní trase záměru rozšíření stávající trubní propusti
57,240	LBK 5	křížení /3	přerušení
60,900	LBK	křížení /3	přerušení

Nadregionální biokoridor *NRBK K 156*, jehož osa je vedena po okraji Hodonínských rybníků a dále východně od Lužice po toku řeky Kyjovky až k hranici ČR, se dostává do střetu se záměrem mezi územím obce Lužice a Hodonínskými rybníky. Dotčena je i ochranná zóna osy nadregionálního biokoridoru (cca 3 km široká). V současnosti není křížení tohoto biokoridoru se stávající silnicí I/55 nijak řešeno vzhledem ke snížené funkčnosti tohoto prvku po přechodu silnice I/55, osa zde prochází v těsné blízkosti zastavěného území Lužice a Hodonína, ochranná zóna zastavěného území obsahuje. Zvýšený reálný migrační tlak tak lze očekávat podél vodního toku Kyjovka, jehož most na stávající silnici I/55 bude rozšířen na kategorii rychlostní silnice R55.

Vedení nadregionálních a regionálních biokoridorů v dotčeném území bylo v rámci ZÚR Jihomoravského kraje vydanými v roce 2016 přeřešeno. Ve vztahu k záměru došlo tímto k vypuštění některých střetů s prvky nadregionální a regionální úrovně (RBK 137, RBK 140, NRBK K 156).

V současné podobě projektové dokumentace je možné využít pro průchod biokoridorů mostní objekty v km 41,280 a 48,640. Tyto objekty lze rozšířit, aby vyhovovaly parametrům pro průchod regionálního biokoridoru.

Další úseky komunikace vedené nad terénem, kde by bylo možné umístit objekt typu tubosider byly vytipovány v km 54,500 (pro LBK 8), 56,400 (pro LBK 2), 57, 500 (pro LBK 5) a 58, 300.

U biocenter na všech úrovních dojde k okrajovým zásahům rozšířením na pravé straně stávající silnice I/55, popř. k okrajovým zásahům u upravovaných přeložek křižujících komunikacích.

Střety s novými nebo upravenými prvky lokální úrovně mají okrajový vliv a jejich řešení je součástí technického řešení. Jeden střet s LBC Pod Pánovem byl vypuštěn vzhledem k úpravě velikosti biocentra dle ochranného pásma dálnice.

2.8.2 Zvláště chráněná území

Velmi významné, nebo jedinečné části živé i neživé přírody, jež jsou definovány v části třetí zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny.

Z praktických důvodů bývají tato ZCHÚ dělena na velkoplošná (národní parky a chráněné krajinné oblasti) a maloplošná ZCHÚ (národní přírodní rezervace, přírodní rezervace, národní přírodní památky a přírodní památky).

Zůstává beze změny.

V širším zájmovém území se nachází přírodní rezervace (PR) Stupava a přírodní památka (PP) Očovské louky, dále NPP Hodonínská Důbrava a PP Pánov. ~~Θ~~ Všechna chráněná území jsou situována mimo dopravní koridor se stávající silnicí I/55.

VLIV POSUZOVANÉHO ZÁMĚRU NA ZVLÁŠTĚ CHRÁNĚNÁ ÚZEMÍ

Posuzovaný záměr se nedostává do přímého střetu s žádným zvláště chráněným územím.

Přírodní rezervace Stupava a přírodní památka Očovské louky se nachází v dostatečné vzdálenosti od záměru a jejich možné ovlivnění se nepředpokládá.

2.8.3 Natura 2000

Natura 2000 je definována v části čtvrté zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny. Je tvořena soustavou lokalit chránících nejvíce ohrožené druhy rostlin, živočichů a přírodní stanoviště (např. rašeliniště, skalní stepi, horské smrčiny apod.) na území EU. Soustavu Natura 2000 tvoří „Evropsky významné lokality (EVL)“ a „Ptačí oblasti (PO)“.

V EVL Soutok – Tvrdonicko byl nově zahrnut jeden předmět ochrany.

Posuzovaný dopravní koridor je veden po hranici lokality zařazené do soustavy Natura 2000 – jedná se o evropsky významnou lokalitu (EVL) **Hodonínská doubrava**. V oblasti potencionálního ovlivnění se pak nacházejí EVL **Očov** a EVL **Soutok – Podluží** a dále ptačí oblast (PO) **Soutok – Tvrdonicko**.

Podrobná specifikace těchto lokalit, spolu s odhadem možných vlivů je uvedena v samostatné přílohové části „Vyhodnocení vlivu záměru na lokality Natura 2000“ **Dokumentace EIA (na přiloženém CD)**.

EVL Hodonínská doubrava

Kód lokality: CZ0624070

Rozloha: 3029,0834 ha

Biogeografická oblast: Panonská

Typy přírodních stanovišť:

- 2330** Otevřené trávníky kontinentálních dun s paličkovcem (*Corynephorus*) a psinečkem (*Agrostis*)
 - 6260*** Panonské písčité stepi
 - 91E0*** Smíšené jasanovo-olšové lužní lesy temperátní a boreální Evropy (*Alno-Padion*, *Alnion incanae*, *Salicion albae*)
 - 91G0*** Panonské dubohabřiny
 - 9110*** Eurosibiřské stepní doubravy
- * prioritní typy přírodních stanovišť

Druhy:

- netopýr černý (*Barbastella barbastellus*)
 - kuňka ohnivá (*Bombina bombina*)
 - přástevník kostivalový (*Callimorpha quadripunctaria*) *
 - mečík bahenní (*Gladiolus palustris*)
 - roháč obecný (*Lucanus cervus*)
 - netopýr velkouchý (*Myotis bechsteini*)
- * prioritní druhy

- rozsáhlý lesní komplex v střední části Dolnomoravského úvalu, mezi obcemi Hodonín, Dubňany a Mutěnice
- území se rozkládá na ploché terase niv Moravy a Kyjovky a je poseto množstvím malých i větších písčitých dun kruhovitého a elipsovitého půdorysu a valového rázu, často seskupených podle směrů převládajících větrů, vzájemně spojených i izolovaných, mezidunové sníženiny, tzv. mláky, jsou často vlhké až mokré
- dominantním typem vegetace jsou panonské teplomilné doubravy na písku. V území je možné nalézt řadu reprezentativních porostů této jednotky. V menší míře se vyskytují panonské dubohabřiny, ovšem v různé kvalitě, mnohé z porostů jsou již velmi degradované. Marginálně či ostrůvkovitě lze v území rozlišit i další typy biotopů, např. vlhké acidofilní doubravy, údolní luhy a mokřadní olšiny, bodově v zamokřených depresích i vodní a mokřadní vegetace. Tyto porosty jsou však většinou postiženy degradací vlivem změn zejména hydrologických podmínek. Nelesní biotopy se vyskytují především ve východní části území v lokalitě Pánov – Hrubá louka. Jedná se o mozaiky otevřených trávníků písčin, kostřavových trávníků písčin a panonských stepních trávníků na písku.
- v rámci lesních porostů bylo zaznamenáno množství druhů zvláště chráněných, příp. dalších vzácných druhů - např. *Gladiolus palustris* (Natura 2000), *Iris variegata*, *Iris sibirica*, *Carex stenophylla*, *C. buxbaumii*, *C. fritschii*, *Daphne cneorum*, *Dianthus superbus*, *Festuca amethystina*, *Cardamine parviflora*. Z živočichů lze zmínit kuňku

ohnivou (*Bombina bombina*), netopýra černého (*Barbastella barbastellus*), netopýra dlouhouchého (*Myotis bechsteini*), roháče velkého (*Lucanus cervus*) a přástevníka kostivalového (*Callimorpha quadripunctaria*).

EVL Očov

Kód lokality: CZ0624071

Rozloha: 292,2812 ha

Biogeografická oblast: Panonská

Typy přírodních stanovišť:

- 3150** Přirozené eutrofní vodní nádrže s vegetací typu *Magnopotamion* nebo *Hydrocharition*
 - 6410** Bezkolencové louky na vápnatých, rašelinných nebo hlinito-jílovitých půdách (*Molinion caeruleae*)
 - 6440** Nivní louky říčních údolí svazu *Cnidion dubii*
 - 91E0*** Smíšené jasanovo-olšové lužní lesy temperátní a boreální Evropy (*Alno-Padion*, *Alnion incanae*, *Salicion albae*)
 - 91F0** Smíšené lužní lesy s dubem letním (*Quercus robur*), jilmem vazem (*Ulmus laevis*), j. habrolistým (*U. minor*), jasanem ztepilým (*Fraxinus excelsior*) nebo j. úzkolistým (*F. angustifolia*) podél velkých řek atlantské a středoevropské provincie (*Ulmenion minoris*)
- * prioritní typy přírodních stanovišť

Druhy:

hořavka duhová (*Rhodeus sericeus amarus*)

* prioritní druhy

- komplex lužního lesa a mokřadních luk v nivě řeky Moravy mezi Hodonínem, Rohatcem a státní hranicí se Slovenskem.
- podklad je tvořen písčitohlinitými a písčitými sedimenty. Na místě bývalých mrtvých ramen se vyvíjí slatiny a slatinné zeminy. Lokalita spadá do Dyjsko-moravské nivy. Jedná se o akumulární rovinu podél řeky Moravy a Dyje tvořenou čtvrtohorními usazeninami. Reliéf tvoří plochá říční niva s řadou mrtvých ramen v různé fázi zazemění.
- dominantním typem vegetace jsou tvrdé luhy nížinných řek. Na místě zazeměných slepých ramen zůstaly dochovány fragmenty měkkých luhů. V některých slepých ramenech zůstala zachována vegetace makrofyt a pobřežní vegetace rákosin a vysokých ostřic. V severní části komplexu se nachází místy i reprezentativní ovsíkové louky. Na lokalitě Očovské louky se nachází cenný komplex kontinentálních luk svazu *Cnidion venosi*, místy v mozaice s bezkolencovými loukami. Poměrně rozlehlý komplex lesů v odlesněné krajině.
- významná lokalita hořavky duhové (*Rhodeus sericeus*), která je vázána na výskyt škeble a velevruba.
- porosty jsou člověkem ovlivněné, nicméně stále ještě reprezentativní a relativně dobře zachované. Z Očovských luk je uváděna řada ohrožených a vzácných rostlin např. *Allium angulosum*, *Dianthus superbus*, *Gratiola officinalis*, *Thalictrum flavum*, *Tithymalus palustris*, *Viola pumila*, *Cnidium dubium* a *Carex melanostachya*.

EVL Soutok – Podluží

Kód lokality: CZ0624119

Rozloha: 9718,1889 ha

Biogeografická oblast: Panonská

Typy přírodních stanovišť:

- 3130** Oligotrofní až mezotrofní stojaté vody nížinného až subalpínského stupně kontinentální a alpínské oblasti a horských poloh jiných oblastí, s vegetací tříd *Littorelletea uniflorae* nebo *Isoëto-Nanojuncetea*
- 3150** Přirozené eutrofní vodní nádrže s vegetací typu *Magnopotamion* nebo *Hydrocharition*
- 3260** Nížinné až horské vodní toky s vegetací svazů *Ranunculion fluitantis* a *Callitriche-Batrachion*
- 3270** Bahnitě břehy řek s vegetací svazů *Chenopodion rubri* p.p. a *Bidention* p.p.
- 6210** Polopřirozené suché trávníky a facie křovin na vápnatých podložích (*Festuco-Brometalia*)
- 6410** Bezkolencové louky na vápnatých, rašelinných nebo hlinito-jílovitých půdách (*Molinion caeruleae*)

- 6430** Vlhkomilná vysokobylinná lemová společenstva nížin a horského až alpínského stupně
- 6440** Nivní louky říčních údolí svazu *Cnidion dubii*
- 91E0*** Smíšené jasanovo-olšové lužní lesy temperátní a boreální Evropy (*Alno-Padion*, *Alnion incanae*, *Salicion albae*)
- 91F0** Smíšené lužní lesy s dubem letním (*Quercus robur*), jilmem vazem (*Ulmus laevis*), j. habrolistým (*U. minor*), jasanem ztepilým (*Fraxinus excelsior*) nebo j. úzkolistým (*F. angustifolia*) podél velkých řek atlantské a středoevropské provincie (*Ulmenion minoris*)
- 91G0*** Panonské dubohabřiny
- * prioritní typy přírodních stanovišť

Druhy:

- svinutec tenký (*Anisus vorticulus*)
 bolen dravý (*Aspius aspius*)
 kuňka ohnivá (*Bombina bombina*)
 bobr evropský (*Castor fiber*)
 tesařík obrovský (*Cerambyx cerdo*)
 sekavec (*Cobitis taenia*)
 lesák rumělkový (*Cucujus cinnaberinus*)
 hrouzek běloploutvý (*Gobio albipinnatus*)
 ježdík dunajský (*Gymnocephalus baloni*)
 ježdík žlutý (*Gymnocephalus schraetzer*)
 vydra říční (*Lutra lutra*)
 ohniváček černočárý (*Lycaena dispar*)
 piskoř pruhovaný (*Misgurnus fossilis*)
 klínatka rohatá (*Ophiogomphus cecilia*)
 páchník hnědý (*Osmoderma eremita*) *
 ostrucha křivočará (*Pelecus cultratus*)
 hořavka duhová (*Rhodeus sericeus amarus*)
 čolek dunajský (*Triturus dobrogicus*)
 velevrub tupý (*Unio crassus*)
 drsek menší (*Zingel streber*)
 drsek větší (*Zingel zingel*)
- * prioritní druhy

- rozsáhlý komplex lužních lesů a luk ležící v jižní části Dolnomoravského úvalu, mezi obcemi Břeclav, Lanžhot, Kostice, Tvrdonice, Týnec, Mikulčice a řekami Morava a Dyje, které zde tvoří státní hranici.
- podkladem jsou kvartérní písčitohlinité říční sedimenty místy s roztroušenými valouny. Občasné vyvýšeniny jsou pozůstatky starších říčních teras, případně byly vytvořeny navátými písky. Na místě bývalých mrtvých ramen se vyvíjí slatiny a slatinné zeminy. Jedná se o klasickou nivní geomorfologii s volnými meandry a rameny v různém stadiu zazemnění a vyvýšeniny hrúdů. Hrudý představují pozůstatky starých říčních teras a písčiny přesypů, vystupují až 3 m nad okolní terén.
- velmi cenný úsek řeky Moravy se zachovalými lužními pralesy a rozsáhlými nivními loukami. Občasné vyvýšeniny jsou pozůstatky starších říčních teras, případně byly vytvořeny navátými písky.
- nejrozsáhlejší komplex zachovalých lesů, luk a mokřadů v aluviu Moravy a Dyje s širokou škálou přírodních stanovišť a bohatou flórou a faunou. Dominantním biotopem jsou lesní porosty charakteru tvrdého luhu, v menší míře také měkký luh, jehož porosty byly negativně ovlivněny změnami vodního režimu. Na sušších nezaplavovaných vyvýšeninách (hrudý) se pak nachází vegetace panonských dubohabřin spolu s fragmenty teplomilných doubrav a acidofilními suchými trávníky.
- významným prvkem území jsou svým rozsahem unikátní luční porosty, převážně charakteru kontinentálních zaplavovaných luk, místy i střídavě vlhké bezkolencové louky.

- v litorálu většiny vodotečí se vyskytuje vegetace bahnitých říčních náplavů. Ojediněle se vyskytuje i vegetace jednoletých vlhkomilných bylin. Komplexem lesních a lučních porostů se prolíná řada vodních stanovišť. Nachází se zde jak vegetace stojatých vod tak i vegetace vodních toků s četnými ohroženými druhy rostlin.
- žijí zde dva evropsky významné druhy vážek – klínatka rohatá (*Ophiogomphus cecilia*) a klínatka žlutohá (*Gomphus flavipes*). Oba tyto druhy potřebují pro svůj vývoj koryto přirozeného charakteru s mělčinami s písčitém až štěrkovým sedimentem. Pro líhnutí a život imág těchto druhů jsou důležité přirozené nezpevněné břehy a štěrkopískové lavice.

PO Soutok – Tvrdonicko

Kód lokality: CZ0621027

Rozloha: 9575,6056 ha

Biogeografická oblast: Panonská

- poloha, rozsah a základní charakteristika je prakticky totožná s výše uvedenou EVL Soutok – Podluží

Ptačí druhy:

čáp bílý (*Ciconia ciconia*)
 ledňáček říční (*Alcedo atthis*)
 lejsek bělokrký (*Ficedula albicollis*)
 luňák červený (*Milvus milvus*)
 luňák hnědý (*Milvus migrant*)
 raroh velký (*Falco cherrug*)
 strakapoud prostřední (*Dendrocopos medius*)
 včelojed lesní (*Pernis apivorus*)
 žluna šedá (*Picus canus*)
 orel královský (*Aquila heliaca*)

- z hlediska celé České republiky jedno z nejcennějších území. Dosud zjištěno 240 druhů ptáků. Jde o hnízdiště, zimoviště i tahovou zastávku. V oblasti Soutok – Tvrdonicko hnízdí celkem 21 druhů přílohy I, z nichž splňuje kritéria osm. Lokalita Soutok je významná jako hnízdiště dravců, hnízdí pravidelně tu 10 druhů. Existuje tu jediné hnízdiště orla královského (*Aquila heliaca*) v ČR. Jedinečné je tahové shromaždiště a společné nocoviště luňáků červených (*Milvus milvus*). Typickým druhem pro oblast je čáp bílý (*Ciconia ciconia*) hnízdící ve třech společných lesních koloniích společně s volavkami popelavými. Volně hnízdí na odumírajících dubech cca 50 párů. V lužních lesích hnízdí ptáci vázaní na dutiny: žluna šedá (*Picus canus*), strakapoud prostřední (*Dendrocopos medius*) a lejsek bělokrký (*Ficedula albicollis*). Na vlhkých nivních loukách hnízdí chřástal polní (*Crex crex*) v počtu až 23 volajících samců, bekasina otavní (*Gallinago gallinago*). V mokřadu Spodní Pláka hnízdí chřástal kropenatý (*Porzana porzana*), chřástal malý (*Porzana parva*) a chřástal vodní (*Rallus aquaticus*), jejichž počty kolísají na režimu umělého zaplavení a úrovně vodní hladiny. Na neregulované části Dyje a na Kyjovce a na obnovených lesních kanálech a příkopech hnízdí ledňáček říční (*Alcedo atthis*), ojediněle písík obecný (*Actitis hypoleucos*), kulík říční (*Charadrius dubius*) a břehule říční (*Riparia riparia*). Oblast významná i jako zimoviště na řekách Dyji a Moravě. Shromažďuje se tam až několik tisíc kachen a severských druhů hus.

Vliv posuzovaného záměru na soustavu Natura 2000

Vzhledem k tomu, že Odbor životního prostředí Krajského úřadu Jihomoravského kraje, pracoviště Břeclav, nevyloučil možný významný vliv na lokality soustavy Natura 2000 (viz Příloha 1), bylo provedeno vyhodnocení vlivu záměru na tyto lokality. Posouzení představuje samostatnou část této Dokumentace EIA – Část III: Vyhodnocení vlivu záměru na soustavu Natura 2000.

Závěrem tohoto posouzení je konstatování, že: „Hodnocený záměr „Rychlostní silnice R55 v úseku Rohatec – Břeclav“ nemá významný negativní vliv na celistvost a předměty ochrany žádné EVL a PO.“ Doporučení byla převzata do kapitoly D.IV.

Vyjádřením Krajského úřadu Jihomoravského kraje ze dne 6.12.2021 (č.j. JMK 172791/2021), které je součástí tohoto Podkladu jako Příloha 3, bylo ověřeno, že v území nenastaly významné změny ve vymezených EVL a PO a není nutné hodnotit vlivy vyplývající z těchto změn.

2.8.4 Přírodní parky

Přírodní park je definován v § 12, zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny Jedná se o území vymezené k ochraně krajinného rázu s významnými estetickými a přírodními hodnotami, které není jinak zvláště chráněno.

Zůstává beze změn.

V širším území jižně od Mikulčic se nachází přírodní park Mikulčický luh. Tento přírodní park je však situován v dostatečné vzdálenosti od dopravního koridoru se silnicí I/55.

VLIV POSUZOVANÉHO ZÁMĚRU NA PŘÍRODNÍ PARKY

Posuzovaným záměrem nebude dotčen žádný přírodní park.

2.8.5 Významné krajinné prvky

Významný krajinný prvek (VKP) jako ekologicky, geomorfologicky nebo esteticky hodnotná část krajiny utváří její typický vzhled nebo přispívá k udržení její stability. Významnými krajinnými prvky jsou dle § 3, zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, lesy, rašeliniště, vodní toky, rybníky, jezera, údolní nivy, tzv. VKP „ze zákona“. Dále jsou jimi jiné části krajiny, které zaregistruje orgán ochrany přírody dle § 6, zákona č. 114/1992 Sb. jako významný krajinný prvek, zejména mokřady, stepní trávníky, remízy, meze, trvalé travní plochy, naleziště nerostů a zkamenělin, umělé i přirozené skalní útvary, výchozy a odkryvy. Mohou jimi být i cenné plochy porostů sídelních útvarů včetně historických zahrad a parků.

Zůstává bez podstatných změn.

V posuzovaném území se nachází několik registrovaných významných krajinných prvků v oblasti Hodonínské doubravy.

Dále jsou zde zastoupeny VKP tzv. „ze zákona“. Posuzovanou stavbou budou dotčeny vodní toky, rybníky a lesní celky.

VLIV POSUZOVANÉHO ZÁMĚRU NA VÝZNAMNÉ KRAJINNÉ PRVKY (VKP)

Posuzovaný záměr nebude v přímém střetu s žádným registrovaným VKP. Nejbližší registrovaný VKP (320 Černé bláto) se nachází cca 50 m severně od hlavní trasy a cca 10 m od přeložky cyklostezky v km 46,093 v Hodonínské doubravě.

Záměr se při průchodu dotčeným územím dostává do střetu pouze s významnými krajinnými prvky tzv. „ze zákona“. Pro zhodnocení míry narušení jednotlivých VKP záměrem byla v textu a tabulkách použita následující stupnice:

1 – okrajový vliv – VKP je záměrem ovlivněn přímo nebo nepřímo, ale přirozená ekologicko-stabilizační funkce nebude narušena

2 – středně silný vliv – VKP z části přestane vlivem realizace záměru plnit své přirozené ekologicko-stabilizační funkce

3 – likvidační vliv – VKP přestane vlivem záměru plnit své přirozené ekologicko-stabilizační funkce

Střety záměru s významnými krajinnými prvky (VKP) jsou přehledně uvedeny v následující tabulce:

Tabulka D.39: Střety záměru s VKP „ze zákona“

km	název	VKP	střet	řešení
41,280	Olšička	vodní tok	křížení /1	rozšíření stávajícího mostního objektu
41,250 – 41,300	les podél Olšičky	les	křížení /1	rozšíření stávajícího objektu
45,450 – 48,110	Hodonínská doubrava	les	zásah do okraje /1	minimalizace zásahu
46,220 – 47,470	bezejmenný vodní tok	vedení podél stávající silnice I/55	přeložka v délce cca 250m /2	podrobné řešení přeložky bude upřesněno v dalším stupni projektové dokumentace
47,470	Studená chodba	vodní tok	křížení /1	demolice stávajícího mostu, stavba nového
48,150 – 48,590	Písečný rybník	rybník	zásah do okraje /1	dosypání hráze podél stávající se silnice I/55
48,640	Kyjovka	vodní tok	křížení /1	rozšíření stávajícího mostního objektu

48,690 – 49,060	Lužický rybník	rybník	zásah do okraje /1	dosypání hráze podél stávající se silnicí I/55
49,250 – 49,300	les podél Lužického rybníka	les	zásah do okraje /1	minimalizace zásahu
49,800 – 49,870	les	les	zásah do okraje /1	minimalizace zásahu
56,100	bezejmenný vodní tok	vodní tok	křížení /1	bude upřesněno v dalším stupni projektové dokumentace (stávající objekt – propustek)
56,400	Svodnice	vodní tok	křížení /1	bude upřesněno v dalším stupni projektové dokumentace (stávající objekt – propustek)
59,400	Svodnice Hrušky	vodní tok	křížení /1	bude upřesněno v dalším stupni projektové dokumentace (stávající objekt – propustek)

U většiny VKP – vodních toků se bude jednat o rozšíření stávajícího průchodu skrz silnici o dostavěnou část rychlostní silnice. Mostní objekty nebo trubní propustky budou dostavěny a prodlouženy, stávající migrační průchodnost území bude zachována. Přeložen bude jeden menší tok v oblasti Hodonínské doubravy.

Okrajový vliv byl vyhodnocen u všech VKP – lesních porostů, vzhledem k rozsáhlosti těchto ploch se bude jednat pouze o zásahy do okrajů porostů v místech průchodu stávající I/55. Komplexnost lesů ani jejich obhospodařování nebude významněji ovlivněno.

U VKP – rybníků je opět vzhledem k jejich rozsáhlosti vyhodnocen okrajový vliv, dojde k likvidaci litorálních porostů po jejich jižní straně a nasypání nové hráze pro pravý jízdní pás rychlostní silnice. Při výstavbě lze očekávat snížení ekologicko-stabilizační funkce těchto VKP, během provozu se předpokládá postupné zarůstání obnažených okrajů a obnovení ekologicko-stabilizační funkce.

Do návrhu opatření byly dány podmínky týkající se zachování migrační propustnosti dotčených VKP a technického řešení křížení s vodními toky a rybníky.

Vyhodnocení významného vlivu změn na instituty ochrany dle zákona č. 114/1992 Sb.

Územní systém ekologické stability v zájmovém území doznal na základě nově schválených územních plánů obcí několika drobných změn prvků lokální úrovně, změny nejsou významné a střety jsou dostatečně ošetřeny v rámci posuzovaného technického řešení.

U zvláště chráněných území, přírodních parků a památných stromů nedošlo k žádným změnám.

Vyjádřením Krajského úřadu Jihomoravského kraje ze dne 6.12.2021 (č.j. JMK 172791/2021 bylo ověřeno, že v území nenastaly významné změny ve vymezených EVL a PO a není nutné hodnotit vlivy vyplývající z těchto změn.

V dotčeném území nebyly zaznamenány nově vymezené registrované VKP ani VKP „ze zákona“. Vyhodnocení vlivu záměru na VKP „ze zákona“ zůstává platné.

Není nutné nové hodnocení dle ZPV.

Komentář ke stanovisku EIA:

K problematice vlivů institutů ochrany dle zákona č. 114/1992 Sb. zájmového území se vztahují tyto podmínky stanoviska EIA:

– *pro fázi přípravy:*

1. Bezejmenný vodní tok v EVL Hodonínská doubrava protékající podél silnice 1/55 v rámci úprav alespoň zrevitalizovat. Tam, kde nebude hrozit zvýšené riziko podemílání silničního tělesa, použít výhradně vegetační opevnění (např. haťošťerkové válce). Smyslem opatření je zmírnit vliv na stanoviště 91E0, popř. podmínky pro rozvoj tohoto stanoviště ještě zlepšit.
2. Pro minimalizaci vlivů na populace obou druhů netopýrů, roháče obecného a přástevníka kostivalového opatřit silnici v kontaktu s EVL Hodonínská doubrava po obou stranách stěnou, která sníží riziko střetu jedinců s projíždějícími vozidly (nejedná se o protihlukové opatření). Pro stanovení optimálního rozsahu (tj. délky a výšky) a charakteru tohoto opatření doporučujeme provést monitoring pohybu těchto druhů v blízkosti silnice a to během projektové přípravy záměru a realizace záměru. Pro stanovení účinnosti a pro možnou optimalizaci tohoto opatření doporučujeme provedení následného monitoringu po dobu pěti let po zahájení provozu posuzovaného záměru. Monitoring doporučujeme provést za použití objektivní zjišťovací metody např. použitím ultrazvukového detektoru s možností počítačového vyhodnocení záznamů.
3. V průběhu stavební činnosti vyloučit v okolí vodních toků jakoukoli manipulaci s nebezpečnými látkami, které by mohly kontaminovat vodní prostředí.
4. Pro předcházení rizika spojeného se zpětným uvolňováním již sedimentovaných perzistentních kontaminantů (např. v období zvýšených průtoků či při čištění koryta) a také jako zmírnění vlivu kumulace s dalšími znečišťujícími vstupy, navrhujeme vodní tok Svodnice ještě před vstupem do EVL zrevitalizovat (zlepšení samočisticích procesů) a v dostatečném úseku opatřit např. protékaným rákosinovým porostem, který bude sloužit jako bioremediační složka toku. Vzrostlá biomasa (rákosina) by následně měla být pravidelně odstraňována a v případě zvýšené koncentrace např. těžkých kovů likvidována odpovídajícím způsobem. Plocha bioremediační části musí také zohledňovat hledisko zvýšené evaporace a transpirace, aby nedocházelo k výraznějšímu snížení průtoku. Případnou realizaci uvedeného opatření je nutno konzultovat se správcem toku. Vzhledem k tomu, že uvedená opatření sníží zatížení, které pochází nejen z hodnoceného záměru, ale i od dalších znečišťovatelů, doporučujeme toto opatření řešit v širších souvislostech (včetně konečného finančního plnění).
33. V závislosti na technických možnostech prověřit možnost úpravy zasažených břehových částí Lužického a Písečenského rybníka do pozvolných sklonů 1:10 pro obnovu litorálu a obnovení jejich dřevinného doprovodu novou výsadbou (olše, vrba, topol černý); prověřit možnost využití této lokality jako náhradní mimolesní lokality za odstraňované topoly v EVL Hodonínská doubrava vč. případného vytvoření náhradních biotopů (litorální zóna plynule přecházející na bezlesý břeh rybníků a na násyp komunikace).
34. Při rozšiřování hráze Lužického a Písečného rybníka ponechat horní část v kolmé poloze pro zabránění vstupu obojživelníků na vozovku.
37. Kompenzovat kácení vzrostlé lesní zeleně formou výsadeb v jiných lokalitách s obdobným ekotopem; při plánování vegetačních úprav je potřeba věnovat zvýšenou pozornost nalezení vhodných lokalit pro výsadbu; pro tyto lokality je nutno zvolit vhodnou dřevinnou skladbu tak, aby se jednalo o skutečnou kompenzaci, jež bude přínosem pro ekologickou stabilitu území dotčeného stavbou a provozem rychlostní silnice.
39. Kompenzovat břehové a doprovodné porosty vodních toků a vodních ploch poškozených či zničených výstavbou silnice jejich revitalizací, včetně výsadby domácích dřevin odpovídajících stanovištním podmínkám.
45. Navrhnout autorizovanou osobou a s příslušným správním úřadem projednat úpravy územního systému ekologické stability vyplývající ze zásahů do jeho jednotlivých prvků.
46. V km 54,500, 56,100, 56,400, 57,500, 58,300 a 59,300 navrhnout objekty pro překonání vodních toků a lokálních biokoridorů, prověřit překonání vodotečí tak, aby se zvýšil dosavadní migrační potenciál (např. místo propustků navrhnout přemostění typu tubosider větších průměrů, popř. mostní objekt).
47. U přeložky bezejmenného toku v oblasti Hodonínské doubravy (cca km 46,220 – 47,470) preferovat přírodě blízké koryto bez zpevňovacích prvků (revitalizaci s případným meandrováním) a jen u míst s rizikem podemílání

tělesa silnice (levý břeh, u příp. meandrů levobřežní výsep) využít v nezbytných případech zpevnění (kamennou rovnaninu kladenou na sucho, nikoliv dlažbu a vegetační tvárnice).

48. Zajistit průchodnost mostů v km 41,280 (Olšička) a 48,640 (Kyjovka) v rozměrech parametrů regionálního biokoridoru (např. Olšička: třípólový most rozpětí 3 x 10m, světlá výška 5m, Kyjovka: dle technických možností v omezeném šířkovém prostoru).

49. Zajistit funkční přetrasování RBK 140 (např. od Písečného dolního rybníka proti proudu propojovacího kanálu odbočujícího ze Studené chodby v prostoru silnice 1/51 (ul. Velkomoravská) a dále proti jejímu proudu, pod most (křížení v km 47,470), který takto následně upravit pro parametry lokálního biokoridoru, aby byla zachována jeho migrační prostupnost (např. třípólový most)).

50. Provéřit možnost vytvoření funkčního přechodu lokálního biokoridoru v km 51,600 podobně jako je to navrženo v km 54,500, 56,400, 57,500 a 58,300 (např. most nebo objekt typu tubosider).

53. Preferovat rámový typ propustku s nezpevněným dnem.

60. V případě opevnění dna toku zachovat přirozený charakter dna, umístit několik kamenů čnicích ze dna toku pro snížení rychlosti proudění a zachování dostatečné výšky vodního sloupce.

61. V nezbytně nutných případech využívat při opevnění toků vegetačních tvárnic nebo kamenné rovnaniny.

62. Podmostí provést přednostně hlinité, vhodné je také zpestření hromadami kamení nebo mrtvého dřeva jako úkrytů pro menší živočichy, zcela nepřijatelné je použití betonu.

– *pro fázi realizace:*

77. Vyloučit staveništní dopravu v oblasti Hodonínské doubravy; v jejím okolí a uvnitř lesních komplexů nebudovat stavební dvory, dočasné skládky zemin ani přístupové komunikace ke stavbě.

Situace popsaná v rámci Dokumentace EIA z hlediska stavu a ovlivnění institutů ochrany nedoznala významných změn. Výše uvedené podmínky stanoviska EIA vztahující se k fázi další přípravy a realizace záměru jsou proto i nadále platné a plně postihují aktuální stav v území.

2.9 Biota

Tato kapitola obsahuje výňatky z kapitol C.II Charakteristika současného stavu složek životního prostředí v dotčeném území, Fauna, flóra a ekosystémy z dokumentace EIA z roku 2009.

Do této kapitoly byly dle zvyklostí z doby zpracování dokumentace EIA v roce 2009 zahrnuty jak obecná druhová ochrana, tak zvláště chráněné druhy. Tyto části jsou již v současných dokumentacích EIA obvykle zpracovávány odděleně. Zde z praktických důvodů ponecháváme v původní struktuře. Nově byla přidána kap. 2.9.2 Biologická rozmanitost a 2.9.3 Migrace.

Změny či zpřesnění aktuálního stavu z hlediska biogeografického členění a typologického vycházejí z aktuálních podkladů AOPK ČR zdigitalizovaných a dostupných na www.gis.nature.cz. Ty pak vycházejí z publikace o biochorách ČR (Culek et al. 2005) a bioregionech (Culek et al. 2013)

Pro účely prvního prodloužení platnosti stanoviska byl v roce 2017 proveden průzkum stavu v zájmovém území. Pro účely aktuálního prodloužení byl proveden další průzkum ověření stavu biotopů v roce 2021; dále byl využit též biologický průzkum, zpracovaný v rámci DÚR stavby 5513 v roce 2020 a samostatný botanický průzkum provedený v trase stavby 5512 v roce 2021. Z provedených průzkumů vyplývá, že stav území se zásadně nezměnil – došlo k přirozenému vývoji v čase (stárnutí porostů, zarůstání, těžba dřeva v rámci lesnického hospodaření). Tornádo, které prošlo přes dané území v létě 2021, nemělo na zkoumané lokality výraznější vliv, pouze došlo k vývrátům a polámání části stromů na silničním násypu u Hodonína a místy taky v lesních porostech. V Hodonínské Doubravě byl již předtím pokácen pás stromů podél silnice I/55. Tento vykácený pás má šířku 12–18 m a délku 1,2 km, prakticky kopíruje parcelu 2421/5, která zahrnuje koryto bezejmenného přítoku Studené chodby (jednalo se tedy pravděpodobně o údržbu toku).

2.9.1 Flóra, fauna a ekosystémy

Kapitola C.II.5 sestávající z údajů o biochorách, ekosystémech a terénních průzkumech byla oproti údajům v podkladu pro prodloužení platnosti stanoviska (2017) aktualizována. Mapa všech lokalit, na kterých probíhala během roku 2020 a 2021 aktualizace biologického průzkumu je součástí tohoto Podkladu jako *Grafické přílohy 2 – Environmentální charakteristiky*.

Biogeografické začlenění

Obecně lze rozlišit dvě soustavy biogeografických členění – **individuální a typologické**.

Cílem **individuálních členění** je vystihnout rozdíly v biotě, dané geografickou polohou území. Individuální regionalizací jsou vymezovány neopakovatelné, z určitého hlediska relativně homogenní celky, lišící se do různé míry složením bioty. Individuální členění vyzdvihuje vlastnosti daného území. Individuální jednotky jsou biogeografická **provincie**, biogeografická **podprovincie** a biogeografický **region** (bioregion).

Cílem **typologických členění** je vymezit typy, tj. řady územně nesouvislých segmentů krajiny, které se v krajině opakují, mají podobné ekologické podmínky, kterým odpovídá relativně podobná biota. Typologické členění vyzdvihuje opakovatelnost v krajině. Typologickou jednotkou je **biochora**.

Bohatství a rozmanitost živé přírody od topické až po planetární úroveň vystihují dvě soustavy biogeografických členění – **individuální a typologické**.

Cílem **individuálních členění** je vystihnout rozdíly v biotě, dané geografickou polohou území. Individuální regionalizací jsou vymezovány neopakovatelné, z určitého hlediska relativně homogenní celky, lišící se do různé míry složením bioty. Individuální členění vyzdvihuje jedinečné, neopakovatelné vlastnosti daného území. Individuální jednotky jsou biogeografická **provincie**, biogeografická **podprovincie** a biogeografický **region** (bioregion).

Cílem **typologických členění** je vymezit typy, tj. řady územně nesouvislých segmentů krajiny, které se v krajině opakují, mají podobné ekologické podmínky, kterým odpovídá relativně podobná biota. Typologické členění vyzdvihuje opakovatelnost v krajině. Typologickou jednotkou je **biochora**.

Zájmové území se nachází v biogeografické **provincii panonské**, na území **podprovincie severopanonské**. Dle aktuálního biogeografického členění ČR (Culek a kol. 1996) území náleží do dvou bioregionů. Západní část území přibližně po obec Lužice do **bioregionu Hustopečského (4.3)**. Východní část zájmového území pak do **bioregionu Hodonínského (4.4)**.

Z typologického hlediska je posuzovaný záměr umístěn na území následujících biochor:

1RE Plošiny na spraších 1. v.s. – homogenní

Reliéf tvoří velmi rozsáhlé plošiny, které na vzdálenost 4 km nemají převýšení větší než 50 m. V některých případech se nápadněji svažují k okrajům, kde se nacházejí protáhlé ploché sníženiny tvaru velmi malých údolí, často suchých (úpady), s hloubkou do 15 m.

Segmenty typu se zpravidla vyskytují na sprašových překryvech štěrkopískových teras; substrátem je karbonátová spraš.

Je možno předpokládat potenciální výskyt panonské teplomilné doubravy ze svazu *Aceri tatarici-Quercion (Quercetum pubescenti-roboris)* a případně panonské prvosenkové dubohabřiny (*Primulo veris-Carpinetum*). U potočních niv lze předpokládat vegetaci olšových jasenin (*Pruno-Fraxinetum*). Přirozená nelesní vegetace je vzácná, na vlhkých místech jsou zastoupeny porosty odpovídající vegetaci teplejšího křídla svazu *Calthion*, místy jsou zastoupeny rákosiny (*Phragmition* nebo *Scirpion maritimi*).

Pole v tomto typu biochory dosahují maximálního podílu a tvoří extrémně velké celky. Ohraničena jsou především komunikacemi, dále pak větrolamy. Sady a vinice jsou především v drobné držbě po obvodech vesnic.

1RN Plošiny na zahliněných štěrkopískách 1. v.s. – homogenní

Pro tento typ biochory jsou charakteristické rozsáhlé roviny, přitom údolí a úpady jsou velmi vzácné.

Substrát je tvořen mnohametrovými pokryvy pleistocenních štěrkopísků se slabým pokryvem spraše. V bioregionu 4.3 je tvořen i směsí spraše a vátých písků, v bioregionu 4.4 naopak slabým pokryvem vátých písků na slínech.

Potenciální přirozenou vegetaci tvořily pravděpodobně panonské teplomilné doubravy ze svazu *Aceri tatarici-Quercion* (asociace *Quercetum pubescenti-roboris*) a případně panonské prvosenkové dubohabřiny (asociace *Primulo veris-Carpinetum*). Podél menších vodních toků lze předpokládat olšovo-jasanové luhy (*Pruno-Fraxinetum*). V terénních depresích lze očekávat mírné zasolení a brakické rákosiny svazu *Scirpion maritimi*.

Zcela dominují pole tvořící velké celky.

1RV Plošiny s pahorky na vátých píscích 1. v.s. – kontrastně-similární

Substrát tvoří mírně kyselé, křemité váté písky spočívající místy na jezerních píscích, místy na slínu. Váté písky tvoří hlavně pokryvy, místy ale i systémy subparalelních dun směru S-J.

Základním typem potenciální vegetace je endemický typ panonských teplomilných doubrav s ostřicí doubravní (*Carici fritschii-Quercetum roboris*), které na mocnější vrstvě zpravidla kyselejšího písku přecházejí v kostřavové borové doubravy (*Festuco ovinae-Quercetum roboris*). Ve vlhkých depresích tato společenstva ostře přecházejí v bažinné olšiny (*Carici elongatae-Alnetum*) nebo až březiny s břízou plstnatou a rašelinné vrbiny. V náhradní vegetaci mají značný význam porosty vysokých ostřic svazu *Magnocaricion elatae*, místy se objevují i rákosiny svazu *Phragmition*. Na suchých odlesněných stanovištích se objevuje vegetace svazů *Plantagini-Festucion ovinae*, resp. *Koelerio-Phleion phleoidis*, na zrašovaných plochách i *Corynephorion canescentis*.

Tento typ biochory je téměř celý pokryt velkými lesními celky. Ojedinelé malé lesy jsou převážně kulturní bory s akátem, ve velkých lesích jsou kromě převažujících kulturních borů i cenné doubravy s přirozenou borovicí. Podmáčené deprese byly zásadně poškozeny odvedením vod do hlubinných lignitových dolů. Při okrajích lesů na méně extrémních půdách jsou pole, často ve formě drobné držby. Sady a vinice se nacházejí v drobných plochách po obvodech sídel. Sídla jsou pouze u niv na okrajích biochor, jsou to velké, částečně hornické vesnice a městečka.

2Nh Užší hlinité nivy 2. v. s. – kontrastně-similární

Při povrchu niv se nachází 1 - 4 m mocné souvrství povodňových hlín a pod nimi několik metrů mocné souvrství štěrků až štěrkopísků.

Potenciální přirozenou vegetaci tvoří lužní porosty, v nichž lze předpokládat vegetaci olšových jasenin (*Pruno-Fraxinetum*), na něž na sušších místech navazují zřejmě panonské prvosenkové dubohabřiny (*Primulo veris-Carpinetum*). Občas se v depresích s výstupem podzemní vody vyskytují bažinné olšiny svazu *Alnion glutinosae*. V mokřadech se vyskytují porosty vysokých ostřic (svaz *Caricion gracilis*), případně i rákosu (svaz *Phragmition*), na loukách se objevuje vegetace svazů *Arrhenatherion* a *Alopecurion*, na vlhkých místech přecházející až porostů svazu *Calthion*.

Již od konce minulého století v těchto nivách dominují pole, neboť vodní toky zde byly regulovány nejdříve. Pole jsou nadprůměrně velká a oddělená zpravidla pouze příkopy. Lesy tvoří malé segmenty, převažují topolové kultury a olšové lesíky na zamokřených sníženinách.

Vodní plochy tvoří jednak vlastní toky a rybníky.

V dotčeném území byl během vegetační sezóny 2017 proveden průzkum, který ověřil současný stav bioty. U sledovaných lokalit, které byly vymezeny v rámci podrobného průzkumu v Dokumentaci EIA, došlo k přirozenému vývoji v čase (stárnutí porostů, zarůstání), popř. k obhospodařování lesních porostů. Nebyly shledány významné změny ve stavu lokalit, péči o ně ani v druhovém zastoupení fauny a flóry.

FLÓRA

Obecná charakteristika území

Z hlediska fytogeografického členění náleží sledované území k fytogeografickému obvodu *Panonské termofytikum* (součást fytogeografické oblasti termofytikum), resp. k okresu *18. Jihomoravské úvaly*. Severní a střední část zájmového území náleží k fytogeografickému podokresu *18b. Dolnomoravský úval*, jižní část území spadá do podokresu *18a. Dyjsko-svratecký úval*.

Potenciální přirozená společenstva náleží převážně k 1. vegetačnímu stupni (dubový).

Téměř celá trasa plánované komunikace prochází člověkem velmi intenzivně zemědělsky využívanou krajinou, v níž dominují polní komplexy. V této druhově chudé krajině se jako lokálně druhově pestřejší jeví porosty liniové zeleně podél cest a vodních toků.

Část zájmového území tvoří lesní komplex *Hodonínská doubrava*, v němž dominují panonské teplomilné doubravy na písku, v menší míře a v různé kvalitě se objevují také panonské dubohabřiny a další (převážně degradované) typy lesních biotopů, např. vlhké acidofilní doubravy, údolní luhy a mokřadní olšiny.

Hodnotnější nelesní biotopy se vyskytují ve východní části území v lokalitě *Pánov – Hrubá louka*. Jedná se o mozaiky otevřených trávníků písčin, kostřavových trávníků písčin a panonských stepních trávníků na písku.

Výsledky průzkumů

Při podrobném botanickém průzkumu byla trasa záměru v závislosti na charakteru vegetace a reliéfu rozčleněna do 4 dílčích úseků, pro které byl sestaven soupis druhů. Podrobný popis metodiky a soupis zjištěných druhů je uveden v Příloze 4.

Charakteristika úseků je následující:

- Úsek 1:** Rohatec – Hodonín (počátek trasy – 45,500) – úsek tvořen převážně polními kulturami; těsné okolí komunikace (příkopy, zářezy, násypy) tvořeno ruderalní vegetací často doplněnou nepůvodními druhy; jižně od stávající silnice I/55 v úvodním úseku situována drobná políčka a ovocné sady
- Úsek 2:** Hodonínská doubrava (cca km 45,500 – 48,000) – zbytky kdysi druhově bohatých teplomilných doubrav rozkládajících se po obou stranách komunikace s výskytem chráněných a ohrožených druhů rostlin; lesní porosty v okolí komunikace degradovány výsadbou borovic a akátů
- Úsek 3:** Hodonínské rybníky (cca km 48,000 – 49,000) – specifický úsek tvořený hrází rybníka, po níž vede stávající silnice I/55 a sporými litorálními porosty přiléhajícími k hrázi; volná hladina díky intenzivnímu chovu ryb a drůbeže a díky nadměrné eutrofizaci a zákalu vody prostá jakékoliv vegetace
- Úsek 4:** Hodonínské rybníky – dálnice D2 (cca km 49,000 – konec trasy) – úsek prakticky totožný s Úsekem 1; jsou zde zastoupeny výhradně nepřirodní biotopy – polní kultury, ruderalní vegetace a občasné pásy dřevin (větrolamy)

Ve zkoumaných úsecích bylo zaznamenáno celkem 288 rostlinných druhů, z toho bylo 21 druhů uváděno v různém stupni ohrožení dle Červeného seznamu cévnatých rostlin České republiky. Zjištěny byly 2 druhy zvláště chráněné dle vyhlášky č. 395/1992 Sb. (v obou případech se jedná o druhy silně ohrožené), a to ostřice černoklasá (*Carex melanostachya* Willd.) a kosatec sibiřský (*Iris sibirica* L.). Oba druhy byly zjištěny v lesním komplexu Hodonínská doubrava. Oba zvláště chráněné druhy (jeden, resp. tři trsy) byly nalezeny na lesní pasece s vysazenou

borovicí lesní. V obou případech se jedná o přežívající zbytky několika rostlin regionálně významných druhů aluviálních, resp. vlhkých luk. Při aktualizaci botanického průzkumu v letech 2020 a 2021 tyto ZCHD již nalezeny nebyly – patrně došlo k likvidaci jejich biotopu výsadbou borovic, které od doby zpracování prvního průzkumu vyrostly a vytvořily hustý zapojený porost. Z důvodu vyšší podrobnosti nového průzkumu však byly nalezeny nové ZCHD rostlin – divizna brunátná, přeslička větevnatá, tis červený, vemeník zelenavý a žebratka bahenní. Celkem bylo při průzkumech v letech 2020 a 2021 zjištěno 444 druhů cévnatých rostlin, z toho 39 náležejících do červeného seznamu.

Zastižené významné druhy rostlin jsou uvedeny v následující tabulce:

latinský název	český název	ČS	§	Úsek			
				1	2	3	4
<i>Agrimonia procera</i>	řepík vonný	NT			x		
<i>Arctium nemorosum</i>	lopuch hajní	C4a			x		
<i>Anchusa officinalis</i>	pilát lékařský	-			x		x
<i>Aristolochia clematitis</i>	podražec křovištní	NT		x			
<i>Berula erecta</i>	potočník vzpřímený	NT		x	x		
<i>Bolboschoenus planiculmis</i>	kamyšík polní	NT		x			
<i>Bromus ramosus</i>	sveřep větevnatý	NT			x		
<i>Carex melanostachya</i>	ostřice černoklasá	EN	2		x		
<i>Carex michelii</i>	ostřice Micheliova	NT			x		
<i>Carex otrubae</i>	ostřice Otrubova	C4a		x	x		
<i>Carex riparia</i>	ostřice pobřežní	NT		x	x	x	x
<i>Carex supina</i>	ostřice drobná	NT			x		
<i>Centaurea cyanus</i>	chrpa modrá	-		x			x
<i>Cynodon dactylon</i>	troskut prstnatý	C4a		x	x		x
<i>Equisetum ramosissimum</i>	přeslička větevnatá	VU	3				x
<i>Epilobium obscurum</i>	vrbovka tmavá	NT		x			
<i>Epipactis helleborine</i>	kruštík širolistý	-			x	x	x
<i>Erysimum diffusum</i>	trýzel rozvětvený	NT		x			x
<i>Geranium molle</i>	kakost měkký	NT		x			
<i>Hottonia palustris</i>	žebratka bahenní	NT	3		x		
<i>Chondrilla juncea</i>	radyk prutnatý	VU		x			x
<i>Inula hirta</i>	oman srstnatý	NT				x	
<i>Iris sibirica</i>	kosatec sibiřský	VU	2		x		
<i>Libanotis pyrenaica</i>	žebříce pyrenejská	NT				x	x
<i>Linaria genistifolia</i>	lnice kručinkolistá	NT					x
<i>Lithospermum officinale</i>	kamejka lékařská	VU			x		
<i>Loranthus europaeus</i>	ochmet evropský	C4a			x		
<i>Malus sylvestris</i>	jabloň lesní	DD			x		
<i>Melampyrum cristatum</i>	černýš hřebenitý	VU			x		
<i>Melica transsilvanica</i>	strdivka sedmihradská	C4a		x	x		x
<i>Petrorhagia prolifera</i>	hvozdíček prorostlý	NT		x	x	x	x
<i>Peucedanum alsaticum</i>	smldník alsaský	NT		x			
<i>Plantago arenaria</i>	jitrocel písečný	EN		x			
<i>Platanthera chlorantha</i>	vemeník zelenavý	VU	3		x		
<i>Potentilla alba</i>	mochna bílá	VU			x		
<i>Prunus mahaleb</i>	mahalebka obecná	DD		x			
<i>Pulicaria dysenterica</i>	blešník úplavičný	EN				x	

<i>Populus nigra</i>	topol černý	DD			x	x	
<i>Schoenoplectus tabernaemontani</i>	skřipinec Tabernaemontanův	VU				x	
<i>Scirpoides holoschoenus</i>	kamýšek obecný	EN			x		
<i>Sonchus palustris</i>	mléč bahenní	EN				x	
<i>Taxus baccata</i>	tis červený	VU	2			x	
<i>Teucrium chamaedrys</i>	ožanka kalamandra	C4a			x		
<i>Thalictrum minus</i>	žluťucha menší	NT				x	
<i>Thymus serpyllum</i>	mateřídouška úzkolistá	NT		x			
<i>Ulmus laevis</i>	jilm vaz	C4a			x	x	x
<i>Ulmus minor</i>	jilm habrolistý	C4a		x	x		x
<i>Verbascum blattaria</i>	divizna švábovitá	EN					x
<i>Verbascum chaixii ssp. austriacum</i>	divizna jižní	C4a		x	x		x
<i>Verbascum phoeniceum</i>	divizna brunátná	NT	3		x		
<i>Viburnum lantana</i>	kalina tušalaj	C4a		x			
<i>Zannichellia palustris subsp. palustris</i>	šejdračka bahenní	-				x	

Čs –

Červený seznam cévnatých rostlin České republiky (Grulich et al. 2017; některé druhy ze starého červeného seznamu zde již nejsou zařazeny, to se týká i 4 druhů rostlin v tabulce)

EN – ohrožený druh

VU – zranitelný druh

NT – téměř ohrožený druh

DD – druh s nedostatečnými údaji pro hodnocení

C4a – vzácnější taxon vyžadující další pozornost

§ – zvláště chráněný druh dle Vyhlášky MŽP ČR č. 395/92 Sb.

2 – silně ohrožený druh (SO)

3 – ohrožený druh (O)

Botanicky nejhodnotnější úsek se nachází v lesním porostu *Hodonínská doubrava* (úsek 2), kde byla nalezena většina významných druhů rostlin, jež zde přežívají i přes upuštění od tradičního způsobu hospodaření a přes nevhodné současné lesní hospodaření.

V celkovém kontextu stavby a významu lokalit se však jedná o lokality místního významu, s pravděpodobně dočasným výskytem zmiňovaných druhů, které jsou zde pozůstatkem z období 18. a 19. století, kdy byly zdejší dubové lesy využívány k pastvě dobytka.

Dnes tyto významné druhy přežívají v okrajích lesů, lesních cest a na pasekách.

Úseky 1 a 4 jsou si dosti podobné – silnice zde prochází intenzivní zemědělskou krajinou, avšak vzhledem k umístění v regionu jižní Moravy lze i zde nalézt na silničních násypch nebo v jejich okolí různé teplomilné druhy rostlin, z nichž mnohé jsou zahrnuty do červeného seznamu. Místy se zde vyskytují některé vzácnější psamofyty (zejména na začátku trasy u Rohatce); ve střední části úseku 1 je pak zajímavý vlhký příkop s výskytem vzácných ostřic. Poměrně bohatá teplomilná květena je zastoupena také na dálničním náspu v jižní části MÚK Břeclav.

~~Za botanicky hodnotnější lze také označit litorál Písečného rybníka a jeho okolí.~~ Úsek 3, zahrnující hráze Hodonínských rybníků, je zajímavý pouze výskytem několika málo červenoseznamových druhů v rámci ruderalní bylinné vegetace na silničním násypu.

V posuzovaném koridoru bylo zaznamenáno celkem 25 nepůvodních rostlinných druhů, z nichž 17 (téměř 70%) lze považovat za invazní. Z archeofytů lze za invazní označit 9 rostlinných druhů.

Vyšší počet zjištěných druhů rostlin oproti původnímu průzkumu z roku 2008 je způsoben podrobnějšími průzkumy v letech 2020 a 2021 (průzkumována byla každá stavba zvlášť – 5513 v roce 2020 a 5512 v roce 2021). Svůj vliv mohla sehrát i změna klimatu, kdy poslední teplá a suchá dekáda svědčí teplomilným druhům rostlin,

z nichž mnohé jsou vedeny v červeném seznamu, ale recentně se šíří. Na druhou stranu ne všechny dříve zjištěné významné druhy rostlin byly v území potvrzeny, což však nutně neznamená, že se zde již nevyskytují. Celkový charakter území a zastoupených biotopů se oproti době zpracování původní dokumentace EIA nezměnil.

FAUNA

Obecná charakteristika území

Fauna je výraznou součástí panonské podprovincie na Moravě. Ve fauně vátých písků jsou zastoupeny typické panonské druhy (ještěrka zelená, kudlanka nábožná) a zejména výrazně psamofilní druhy jiných elementů. Mnohé psamofilní druhy v oblasti v souvislosti s neustále se zmenšující plochou volných písků již vymizely, např. okáč písečný (*Hipparchia statilinus*).

Výsledky průzkumů

Soupisы zaznamenaných druhů v trase záměru jsou součástí *Přílohy 5*. Jednotlivé kapitoly přílohy se týkají skupin hmyzu, vodních bezobratlých a ryb, obojživelníků a plazů, ptáků a savců. Lokality výskytu dle skupin jsou znázorněny v grafické části, která je též součástí přílohy.

Bezobratlí

Entomologický průzkum probíhal v celé délce trasy záměru a na lokalitách nacházejících se v blízkém okolí, které mohou být vlastním záměrem potenciálně dotčeny.

Vzhledem k charakteru lokalit a konfiguraci terénu byly hodnoceny 3 dílčí úseky posuzované stavby. Zvýšená pozornost byla věnována významnějším a potenciálně významných lokalitám na trase. Konkrétně se jednalo o úsek vedoucí přes Hodonínskou doubravu a o násyp stávající silnice v úvodním úseku posuzované stavby.

Charakteristika úseků je následující:

- Úsek 1:** Zářez stávající silnice I/55 v úseku přibližně od křížení s železniční tratí č. 255 po křížení se silnicí II/431 (cca km 44,650 – 45,200) – jižně exponovaný zářez stávající komunikace s bohatým zastoupením druhů hmyzu (včetně druhů zvláště chráněných)
- Úsek 2:** Hodonínská doubrava (cca km 45,500 – 48,000) – stanovištně rozmanitý a entomologicky velmi zajímavý úsek s výskytem zvláště chráněných druhů hmyzu a druhů uvedených na Červeném seznamu bezobratlých
- Úsek 3:** Hodonínská doubrava – dálnice D2 (cca km 48,000 – konec trasy) – intenzivně využívaná zemědělská krajina z pohledu entomofauny ~~nezajímavá~~ a nevýznamná, s výskytem pouze běžnějších zvláště chráněných druhů hmyzu a několika málo teplomilných druhů z červeného seznamu

Celkem bylo v úseku plánovaného rozšíření stávající silnice I/55 nalezeno 262 druhů brouků z 54 čeledí a 259 druhů motýlů z 20 čeledí. Doplnkově byly z ostatních druhů hmyzu nalezeni zástupci dvou čeledí (*Hymenoptera* a *Mantodea*). V rámci brouků se jako nejpočetnější jevily čeledi *Cerambycidae*, *Chrysomelidae* a *Curculionidae*. Mezi nejpočetnější čeledi motýlů patřily můrovití (*Noctuidae*) a píďalkovití (*Geometridae*).

Z celkového počtu nalezených druhů je dle vyhlášky č. 395/1992Sb. zvláště chráněno 15 druhů brouků, 10 druhů motýlů a 3 druhy z ostatních skupin hmyzu (*Hymenoptera*, *Mantodea*). Z evropsky významných byly zjištěny 3 druhy brouků (*Cerambyx cerdo*, *Cucujus cinnaberinus*, *Lucanus cervus*) a 4 druhy motýlů (*Lycaena dispar*, *Proserpinus proserpina*, *Lopinga achine* a *Euplagia quadripunctaria*). Z druhů uvedených v Červeném seznamu bezobratlých (Farkač, Král & Škorpík 2005) bylo zjištěno 20 druhů brouků a 29 druhů motýlů a 1 druh z ostatních skupin hmyzu (*Mantis religiosa*).

Blížeší popis nalezených chráněných druhů a druhů evropsky významných je uveden níže.

Brouci (Coleoptera):

Cicindela campestris campestris – svižník polní

- kategorie ohrožený
- v rámci ČR hojný druh vyskytující se v úvozech, na polních i lesních cestách a vřesovištích, především na písčitém podkladu

- v okolní krajině běžný druh
- v trase posuzované stavby nalezen na úseku č. 1

Oxythyrea funesta – zlatohlávek tmavý

- kategorie ohrožený
- v rámci ČR se nyní intenzivně šíří, teplomilný druh otevřených stanovišť
- v okolní krajině se jedná o běžný až velmi hojný druh
- v trase posuzované stavby nalezen na úseku č. 1 a v příkopech mezi poli v úseku č. 3

Carabus ullrichi – střevlík Ullrichův

- kategorie ohrožený
- jeden z hojnějších střevlíků rodu *Carabus*
- druh se vyskytuje na otevřených biotopech, na lučních, polních, keřových i hájových stanovištích, spíše v teplejších polohách.
- ve zkoumaném prostoru zjištěn v poměrně malé početnosti na polích a v bezlesí v úseku č. 3

Brachinus crepitans – prskavec větší

- kategorie ohrožený
- v rámci ČR v poslední době ubývá, jinak běžný druh na otevřených nezastíněných suchých až polovlhkých stanovištích, na stepích, polích, loukách od nížin do podhůří
- v okolní krajině je jeho výskyt plošný
- v trase posuzované stavby nalezen prakticky na všech otevřených bezlesých plochách

Brachinus expulso – prskavec menší

- kategorie ohrožený
- hojný druh suchých až polovlhkých stanovišť bez zastínění
- v okolní krajině běžný druh, který se v současnosti nejeví jako ohrožený
- v trase posuzované stavby nalezen prakticky na všech otevřených bezlesých plochách shodně s *B. crepitans*

Cetonischema aerugonisa – zlatohlávek skvostný

- kategorie ohrožený
- vzácný teplomilný druh, jehož známá severní hranice rozšíření na Moravě prochází Kroměřížskem
- nalezen v Hodonínské doubravě (úsek č. 2)

Calosoma inquisitor – krajník hnědý

- kategorie ohrožený
- vyskytuje se řídce až hojně zejména v doubravách
- v zájmovém území se vyskytuje řídce, v některých letech hojněji
- nalezen v Hodonínské doubravě (úsek č. 2)

Calosoma sycophanta – krajník pižmový

- kategorie ohrožený
- vyskytuje se vzácně a jednotlivě zejména v doubravách
- v zájmovém území se vyskytuje vzácně a jednotlivě, v některých letech i hojněji v závislosti na potravě
- nalezen v Hodonínské doubravě (úsek č. 2)

Carabus scheidleri – střevlík scheidlerův

- kategorie ohrožený
- poměrně běžný druh se širokou ekologickou valencí žijící téměř po celé ČR
- v trase posuzované stavby nalezen v Hodonínské doubravě (úsek č. 2) a v úseku č. 1

Lucanus cervus – roháč velký

- kategorie ohrožený, evropsky významný druh
- druh preferující spíše teplejší polohy a prosvětlené lesy
- v celé Evropě a i v ČR je na ústupu, v rámci ČR doposud relativně běžný na jižní Moravě
- v Hodonínské doubravě běžnější druh brouka
- v trase posuzované stavby se vyskytuje v celé délce úseku č. 2 procházejícího Hodonínskou doubravou, zde doposud patří mezi běžnější druhy brouků.

Oryctes nasicornis – nosorožík kapucínek

- kategorie ohrožený
- v minulosti striktně vázán na zchovalé lesní porosty, v současnosti spíše vázán na komposty, hromady pilin a jiného organického materiálu
- v regionu relativně dobře zastihnutečný druh
- vyskytuje se v celém komplexu Hodonínské doubravy (úsek č. 2)

Cerambyx cerdo – tesařík obrovský

- kategorie silně ohrožený, evropsky významný druh
- druh vázaný na alespoň částečně osluněné starší duby, resp. kořenové náběhy
- druh velmi rychle mizející z celé řady míst v ČR, dnes k zastížení zejména na jižní Moravě
- na stromy obsazené tesaříkem obrovským je vázána celá řada ještě více ohrožených druhů saproxylických bezobratlých
- vyskytuje se v Hodonínské doubravě (úsek č. 2)

Cucujus cinnaberinus – lesák rumělkový

- kategorie silně ohrožený, evropsky významný druh
- dříve vzácný druh zchovalých přírodně bohatých lesních komplexů, dnes expanduje a obsazuje nejrůznější biotopy
- v několika exemplářích nalezen v Hodonínské doubravě (úsek č. 2)

Ludius ferrugineus – kovařík rezavý

- kategorie silně ohrožený
- svým vývojem striktně vázán na duté listnaté stromy a jejich trouchnivějící větve
- v rámci ČR vzácný druh, vyskytující se jednotlivě, často společně se zlatohlávkem skvostným
- v Hodonínské doubravě (úsek č. 2) zastížen vzácně a jednotlivě

Tropinota hirta – zlatohlávek huňatý

- kategorie silně ohrožený
- druh je v současné době na vzestupu postupně osidluje nové lokality
- v trase posuzované stavby nalezen v úseku č. 1 a v úseku 3

Motýli (Lepidoptera):

Apatura ilia – batolec červený

- kategorie ohrožený
- v rámci ČR poměrně rozšířený druh (na Moravě expanduje) s optimem výskytu v nížinných oblastech a pahorkatinách (lužní lesy, lemové porosty podél vodních toků a mokřin)
- v zájmovém území poměrně rozšířen
- druh v trase posuzované stavby zjištěn řídce, ale plošně v celé délce komunikace

Euplagia quadripunctaria – přástevník kostivalový

- prioritní evropsky významný druh
- druh skalnatých lesostepí (nejlépe s vápencovým podkladem) a listnatých lesů, často však na zcela odlišných typech biotopů
- v ČR rozšířen především v nižších vegetačních stupních
- v trase posuzované stavby zastížen na všech třech definovaných úsecích

Hyles euphorbiae – lišaj pryšcový

- kategorie ohrožený
- stepní druh druhotně schopný kolonizovat ruderalní stanoviště či pastviny a polopřirozené biotopy s dostatkem živné rostliny a řídkým zápojem vegetace
- v posledních letech významně na ústupu z většiny dřívějších lokalit
- oblast vátých písků patří mezi klíčové regiony výskytu druhu v ČR – pravidelný a poměrně hojný výskyt
- housenky tohoto druhu nalezeny na xerothermních svazích náspu přímo v Hodoníně (úsek č. 1)

Iphioides podalirius – otakárek ovocný

- kategorie ohrožený
- teplomilný druh v oblasti jižní Moravy poměrně rozšířený, v současnosti se intenzivně šířící na sever (zpětně osidluje prostor, z nějž v 50. letech 20. století ustoupil)
- na Hodonínsku poměrně častý druh
- nalezen v úsecích č. 2 a 3 v enklávách trnkových mezí, jež nebudou výstavbou zasaženy

***Lopinga achine* – okáč jílkový**

- kategorie kriticky ohrožený, evropsky významný druh
- jeden z našich nejzávažnějších denních motýlů, druh světlých a řídkých listnatých lesů
- druh adaptovaný na dnes již zaniklé typy hospodaření (v oblasti Hodonínska se jednalo o suché řídké doubravy v minulosti pastevními, středními lesy, byla zde velmi často i sečena a vyhrabávána suchá tráva na stelivo)
- motýl vyžaduje polootevřenou strukturu bohatě strukturovaných porostů s minimální akumulací dusíku v půdě
- na své poslední lokalitě v Hodonínské doubravě motýl obývá starší řídké porosty s převahou dubu, zápojem stromového patra 60-70 %, přítomným nehuštěným keřovým patrem, a bohatým nezapojeným bylinným patrem (50-80 %).
- lokality nejhojnějšího výskytu neleží v rámci Hodonínské doubravy na trase plánovaného rozšíření komunikace (motýl je předmětem ochrany v NPP Hodonínská Dúbrava, kde je těžiště jeho populace)

***Lycaena dispar* – ohniváček černočárný**

- kategorie silně ohrožený; evropsky významný druh
- v rámci ČR v posledních letech masivně expandující druh preferující mezofilní až mokřadní louky (často opuštěné pastviny s vysokým obsahem živin v počátečním stádiu sukcese), druhotně též ruderalizované luční porosty
- druh vázán na vlhčí louky a biotopy vzniklé hlavně v zářezech a příkopech tělesa komunikace
- v trase posuzovaného záměru zjištěn na úsecích č. 2 a 3 (otevřené segmenty komunikace)

***Papilio machaon* – otakárek fenyklový**

- kategorie ohrožený
- v rámci ČR rozšířen prakticky po celém území, na otevřených biotopech jakou jsou stepi, lesostepi, louky, druhotně též na pastvinách, úhorech, zahradách, ruderalích a jinde
- v zájmovém území hojný, není zde v současnosti ohrožen
- v trase posuzované stavby zjištěn při přeletu v úseku č. 1

***Proserpinus proserpina* – lišaj pupalkový**

- kategorie silně ohrožený, evropsky významný druh
- vzácný lišaj bez vazby na konkrétní biotop rozšířený prakticky na celém území ČR (nikde však hojně), v poslední době zvětšující svůj areál do severních oblastí republiky
- v trase přeložky zaznamenán v Hodonínské doubravě

***Saturnia pyri* – martináč hrušňový**

- kategorie silně ohrožený
- v rámci ČR se vyskytuje na jižní Moravě, odkud se šíří na sever
- původně lesostepní druh adaptovaný na podmínky zahrad a sadů
- v regionu se druh vyskytuje víceméně plošně (převážně v zahradách a sadech)
- v trase posuzované stavby zaznamenán v úseku č. 3

***Watsonarctia casta* – přástevník mařinkový**

- kategorie silně ohrožený
- jihoevropský druh, ve střední Evropě na lokalitách zpravidla vzácný
- osidluje teplá kamenitá nebo písčité stanoviště
- v trase posuzované stavby nalezeny housenky na xerothermních svazích náspu v úseku č. 3

***Zerynthia polyxena* – pestrokřídlec podražcový**

- kategorie kriticky ohrožený
- druh je vázán na bylinné lemy nížinných řek, mezofilní a xerofilní křoviny, okraje panonských dubohabřin, paseky a světliny v lužních lesích
- nejdůležitějšími stanoviště se v současnosti zdají být náspy železničních tratí, říční navigace a okraje silnic, staré opuštěné vinohrady a také lemy extenzivně obhospodařovaných trvalých zemědělských kultur
- v trase posuzované přeložky byl druh zaznamenán v úseku č. 1, kde se vyskytuje živná rostlina podražec křovištní

Blanokřídlí (Hymenoptera)***Bompus* spp. (čmeláci)**

- kategorie ohrožený
- v rámci ČR běžný a plošně rozšířený taxon poměrně rozšířený druh
- v trase posuzované stavby zaznamenán druh v příkopech cest v úseku č. 1 a na násypu v úseku č. 3
- ani na jedné lokalitě nenalezeno hnízdo, ale přítomnost lze vzhledem k charakteru úseku č. 1 předpokládat

Formica spp. (mravenci)

- kategorie ohrožený
- v rámci ČR běžný a plošně rozšířený taxon
- zaznamenán v úseku 3 (stavba 5513) při průzkumech v roce 2020, a to na vícero místech; jedno mraveniště bylo objeveno v těsné blízkosti silnice I/55 v Hruškách
- výskyt v úsecích 1 a 2 nebyl prokázán, ale je značně pravděpodobný, včetně možné přítomnosti mravenišť v tělese stávající silnice

Kudlanky (Mantodea)**Mantis religiosa – kudlanka nábožná**

- kategorie kriticky ohrožený
- expandující sucho a teplomilný stepní druh, plošně rozšířený na jižní Moravě a pronikající do ostatních oblastí ČR; v současné době schopný osidlovat i ruderalní biotopy
- na Moravě ostrůvkovitý výskyt vázaný na zachovalejší přírodně cenné biotopy
- rozšířena na mnoha lokalitách v okolí posuzovaného záměru
- v trase posuzované stavby nalezen v zářezu v úseku č. 1 a na více místech v úseku 3

Posuzované rozšíření stávající silnice I/55 je realizováno v z velké části biologicky inertní zemědělské krajině, kde jedinými segmenty vyšší druhové diverzity hmyzu jsou násypy tělesa samotné komunikace. Zastoupeno je poměrně velké množství teplomilných druhů, z nichž některé jsou zařazeny do červených seznamů; v předmětném regionu jižní Moravy jsou ale tyto druhy běžné a většinou expandující díky teplejšímu klimatu.

Jako entomologicky nejvhodnější se jeví prostor lesního komplexu Hodonínská doubrava, který vzhledem k variabilitě stanovišť poskytuje habitat pro řadu zvláště chráněných druhů či druhů zařazených do Červeného seznamu bezobratlých, včetně několika druhů skutečně vzácných.

Jako místně entomologicky významný se jeví rovněž úsek č. 1, tj. zářez tělesa stávající silnice I/55 v severní části Hodonína.

Dle nových průzkumů, realizovaných v letech 2020 a 2021, nedošlo v území k podstatným změnám z hlediska entomofauny. Přibylы některé teplomilné druhy, které se v důsledku oteplení klimatu staly za poslední dekádu běžnější. Mezi zjištěnými ZCHD přibyl jediný taxon – běžní mravenci rodu *Formica*, kteří byli při původním průzkumu zřejmě opomenuti.

Vodní bezobratlí a ryby

V rámci zájmového území bylo prozkoumáno 5 profilů vodních toků, jež kříží plánovaný záměr. Vyjma Kyjovky se jedná o velmi drobné či periodické vodní toky. Dále byly prozkoumány stojaté vody nacházející se v blízkosti posuzovaného záměru. Jedná se vesměs o umělé vodní plochy typu požární nádrže, rybníků (produkční, primárně určené k chovu ryb) a zvodnělých depresí v těžebních prostorech písníků.

Seznam lokalit tekoucích vod je následující:

- Lokalita 1:** Olšička – 0,4 km severozápadně od Rohatce
- Lokalita 2:** bezejmenný vodní tok – severozápadní okraj Hodonína
- Lokalita 3:** Studená chodba – při západním okraji Hodonína
- Lokalita 4:** Kyjovka – 1,2 km severovýchodně od Lužice
- Lokalita 5:** Svodnice – 1,1 km západně od Moravské Nové Vsi

Intenzivně zemědělsky využívanou krajinou protékající vodní toky jsou z velké části upraveny, přirozený charakter koryta si uchovaly Studená chodba a její bezejmenný přítok a relativně také Olšička.

Kromě necitlivých úprav koryt jsou toky poznamenány také znečištěním vody. Převažuje znečištění zemědělského původu (eutrofizace) doplněné o znečištění komunální. Úrovní znečištění odpovídají také společenstva vodních živočichů, jež jsou tvořena zejména zástupci tolerantními vůči nadměrnému množství živin a organických látek a zároveň nižším koncentracím kyslíku. Relativně bez znečištění je vodoteč Studená chodba.

Menší toky jsou zpravidla bez přítomnosti rybí obsádky, z pohledu ryb je nejbohatší říčka Kyjovka. Kromě běžných ryb cejnového pásma zde byla zaznamenána přítomnost **hořavky duhové (*Rhodeus sericeus*)**, jež je zařazena mezi

druhy evropsky významné. V Červeném seznamu mihulí a ryb ČR (Hanel a Lusk 2005) obratlovců ČR (Chobot et al. 2017) je hořavka zařazena do kategorie ohrožených druhů (EN) téměř ohrožený druh (NT).

Tabulka C.7: Přehled významných druhů ryb v tekoucích vodách

latinský název	český název	EU	ČS	výskyt (číslo lokality)
<i>Rhodeus sericeus</i>	hořavka duhová	II	EN	2

EU — ochrana dle Směrnice Rady 92/43/EHS o ochraně přírodních stanovišť, volně žijících živočichů a planě rostoucích rostlin

II — příloha II

ČS — druhy uvedené v Červeném seznamu mihulí a ryb ČR

EN — ohrožené druhy

Seznam lokalit stojatých vod je následující:

Lokalita A: Písníky u Hodonína – severně od Hodonína při stávající silnici I/55

Lokalita B: Mláky u Hodonína – 0,5 km severně od ZOO Hodonín

Lokalita C: Písečný rybník – 1 km severně od Lužice

Lokalita D: Lužický rybník – 0,5 km severně od Lužice

Lokalita E: Požární nádrž Hrušky – severozápadní okraj obce Hrušky

Všechny nádrže v zájmovém území postrádají zarostlé litorální pásmo tvořené submerzní vegetací, na které je zpravidla vázáno nejvíce vodních bezobratlých. Důvodem absence litorálu je morfologie nádrží a vysoké obsádky ryb. Na vysokou početnost ryb v rybnících ukazuje velikostní struktura zooplanktonu, který je tvořen pouze malými druhy vířníků, buchaneček či chydoridních perlooček. Nádrže nemají příliš velký význam ani jako stanoviště obojživelníků. Nádrž Hrušky je vzhledem k absenci ryb poměrně bohatá na vodní bezobratlé.

Průzkum písníků není možný v důsledku fyzické nepřístupnosti. Lze však předpokládat, že starší a hlubší z nich budou osídleny běžnou rybní osádkou stojatých vod.

Specifickými vodními biotopy jsou lesní tůně (mláky) u Hodonína, jež jsou dnes bohužel zcela degradovány vlivem narušení jejich hydrologického režimu (narušení kolmatace – ztráta vody do podzemí) zvodnělé pouze občasně. Degradace těchto lesních tůň se během poslední suché dekády ještě prohloubila, voda v nich nebyla často ani v jarním období.

Obojživelníci a plazi

V rámci zájmového území bylo prozkoumáno 9 lokalit v blízkosti trasy i v širším okolí záměru:

Lokalita 1: Soustava rybníčků Roztrhánky (severně od Rohatce)

Lokalita 2: Mokřad Pánov (při zemědělském areálu v osadě Pánov)

Lokalita 3: Jezírka v hodonínských cihelnách I, II a III (severovýchodně od města)

Lokalita 4: Usazovací nádrž Hodonín (severní část města)

Lokalita 5: Rákosina Černé bláto (Hodonínská doubrava)

Lokalita 6: Hodonínská rybníční soustava

Lokalita 7: Zemník u Lužáků (severovýchodní okraj obce Lužice)

Lokalita 8: Rybníčky Mikulčice (3 rybníčky v jižní a východní části obce)

Lokalita 9: Zemník Hrušky (západní okraj obce)

V prozkoumaných lokalitách bylo zaznamenáno celkem 13 druhů 14 taxonů herpetofauny, z toho 10 11-13 druhů obojživelníků a 3 druhy plazů (viz tabulku níže). Všechny zjištěné druhy jsou zvláště chráněny (kromě skokana hnědého), 2 z nich jsou zařazeny do kategorie ohrožený, 10 do kategorie silně ohrožený a 1 druh je zařazen do kategorie kriticky ohrožený.

První průzkumovanou lokalitou je v severovýchodní části zájmového území situovaná soustava rybníčků Roztrhánky (*lokalita č. 1*). Soustava je tvořena 8 rybníčky. Vzhledem k poškození hrází většiny z nich se v nich neudrží stabilní vodní režim a během léta vysychají. V této soustavě byly nalezeny 5 druhů obojživelníků a 2 druhy plazů.

Druhové relativně bohatšími lokalitami jsou mokřad v Pánově (*lokalita č. 2*) a rákosina Černé blato (*lokalita č. 5*).

Mokřad v Pánově je tvořen terénní depresí, ve které jsou zdrojem vody výhradně srážky, takže během léta postupně vysychá. Mokřad je porostlý rákosem, orobincem a dalšími vlhkomilnými druhy. Na lokalitě bylo zjištěno celkem 7 druhů obojživelníků, vodní skokani a užovka obojková.

Černé blato (*lokalita č. 5*) je pozůstatkem vodních ploch, které se zde v minulosti nacházely, dnes mokřad přes léto vysychá. Průzkumy byl prokázán výskyt 4 druhů obojživelníků (pulci či dospělci) a slepýše křehkého.

Lokalita č. 3 zahrnuje několik různě velkých vodních ploch v celkem třech cihelkách. Zatímco cihelna I (nejblíže Hodonínu) je dosud v provozu a nebyly zde kromě ještěrky obecné zjištěny žádné druhy herpetofauny, v dnes již nevyužívané cihelně II bylo nalezeno celkem 8 druhů obojživelníků, vodní skokani, užovka obojková a ještěrka obecná. V cihelně III, která je dosud z velké části využívána, byly zaznamenány 3 druhy obojživelníků a vodní skokani.

Lokalita č. 6 zahrnuje rozsáhlé intenzivně rybochovně využívané vodní plochy, kde stávající silnice I/55 jimi prochází napříč po hrázi. Hráz stávající komunikace I/55 je v současnosti prakticky bez litorálního a břehového porostu. Byly zde zaznamenány 2 druhy obojživelníků – skokan skřehotavý (*Rana ridibunda* *Pelophylax ridibundus*) a skokan zelený (*Rana kl. esculenta* *Pelophylax esculentus*). Vzhledem k rozlehlosti vodních ploch lze však očekávat také výskyt dalších druhů herpetofauny.

Oba zemníky v *lokalitách č. 7 a 9* jsou na výskyt obojživelníků poměrně druhově chudé, stejně tak jako je tomu v případě usazovací nádrže Hodonín (*lokalita č. 4*). Usazovací nádrž je pod výrazným tlakem v těsné blízkosti situovaných komunikací a průmyslových areálů. Na uvedených třech lokalitách byli nalezeni pulci ropuchy obecné (*Bufo bufo*) a několik jedinců ropuchy zelené (*Bufo viridis*). V zemníku u Lužic bylo zaznamenáno řádově několik desítek vodních skokanů.

V rámci *lokality č. 8* byly průzkumovány 3 mikulčické rybníčky. Ve všech případech se jedná o typické návesní nádrže (2 z nich jsou využívány k chovu ryb, třetí je nefunkční) s jen úzkou linií mokřadního porostu. V rybníčcích byla zjištěna shodná druhová skladba herpetofauny zahrnující ropuchu obecnou (*Bufo bufo*), ropuchu zelenou (*Bufo viridis*), vodní skokany a užovku obojkovou (*Natrix natrix*).

Další dva druhy obojživelníků se na průzkumovaných lokalitách mohou vyskytovat potenciálně, jedná se o kriticky ohroženého skokana ostronosého (*Rana arvalis*) na *lokalitách č. 1-9* a silně ohroženou blatnici skvnitou (*Pelobates fuscus*) na *lokalitách č. 2-8*. Předpokládat lze též výskyt silně ohrožené užovky hladké (*Coronella austriaca*).

Ačkoliv není přesně známa intenzita migrace obojživelníků v jarním tahu přes stávající komunikaci I/55, nepředpokládá se, že by k ní nějak významněji docházelo. Přejetí jedinci nebyli nalezeni.

Při průzkumech obojživelníků a plazů v letech 2020 (stavba 5513) a 2021 (stavba 5512) byly kromě výše uvedených lokalit zkoumány též některé další lokality. Pro souhrnné uvedení v tabelárním přehledu jsou dodatečné lokality označeny takto:

- potok Studená chodba a jeho přítok podél I/55 – **lokalita 10**
- místo plánované MÚK Mikulčice a okolí bývalého dolu Mír v Mikulčice – zahrnuto pod **lokalitu 8**
- vodní tok Svodnice u Moravské Nové Vsi – **lokalita 11**
- obec Hrušky – silniční okraje, ruderály, větrolam, požární nádrž, rybník – zahrnuto pod **lokalitu 9**
- tůň u Motorestu U Husára – **lokalita 12**
- MÚK Břeclav – výhledové svahy násypu dálnice D2 a malá tůňka u železniční trati – **lokalita 13**

Tabulka C.7: Přehled zaznamenaných nebo předpokládaných druhů obojživelníků a plazů. Druhy, zjištěné nově v letech 2020 a 2021, jsou podbarveny modře. Podbarveny jsou také nálezy již dříve zjištěných druhů na nových lokalitách. Možný výskyt značí předpoklad výskytu druhu na lokalitě, případně údaj z nálezové databáze ochrany přírody.

latinský název	český název	§	EU	potvrzený výskyt (číslo lokality)	možný výskyt
<i>Triturus vulgaris</i>	čolek obecný	2	-	1, 2, 3, 5	12
<i>Triturus cristatus</i>	čolek velký	2	II, IV	2, 3	
<i>Bombina bombina</i>	kuňka obecná	2	II, IV	1, 2, 3	5, 8, 12
<i>Bufo bufo</i>	ropucha obecná	3	-	1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9	12
<i>Bufo viridis</i>	ropucha zelená	2	IV	2, 3, 4, 7, 8, 9	
<i>Hyla arborea</i>	rosnička zelená	2	IV	1, 2, 3, 5	
<i>Pelobates fuscus</i>	blatnice skvrnitá	2	IV	-	2-8
<i>Pelophylax spp.</i> ¹¹	komplex vodních skokanů	1-2	IV-V	1, 2, 3, 6, 7, 8, 9, 10, 12, 13	4, 5, 11
<i>Rana arvalis</i>	skokan ostronosý	1	IV	-	1-9, 10, 12
<i>Rana dalmatina</i>	skokan štihlý	2	IV	1, 2, 3, 5, 9	12
<i>Rana temporaria</i>	skokan hnědý	-	V	1, 10	-
<i>Anguis fragilis</i>	slepýš křehký	2	-	1, 5	3, 7, 8, 9, 10
<i>Lacerta agilis</i>	ještěrka obecná	2	IV	3, 8, 9, 11	7, 13
<i>Natrix natrix</i>	užovka obojková	3	-	1, 2, 3, 8, 9, 13	5, 6, 7
<i>Coronella austriaca</i>	užovka hladká	2	IV	-	1-7

§ zvláště chráněný druh uvedený ve vyhlášce č. 395/1992 Sb., v platném znění

1 – kriticky ohrožené druhy (KO)

2 – silně ohrožené druhy (SO)

3 – ohrožené druhy (O)

EU ochrana dle Směrnice Rady 92/43/EHS, o ochraně přírodních stanovišť, volně žijících živočichů a planě rostoucích rostlin – přílohy II, IV a V

Jediným nově nalezeným druhem v letech 2020–2021 byl skokan hnědý (*Rana temporaria*), který však nepatří mezi zvláště chráněné. Nově je ve východní části území předpokládán výskyt užovky hladké (*Coronella austriaca*). Ta sice nebyla v blízkosti trasy záměru nalezena, ale její hojný výskyt je znám z navazující oblasti Vátých písků východně od Rohatce a v nálezové databázi ochrany přírody jsou údaje o pozorování z Hodonína a okolí. Užovka hladká by mohla využívat zejména vhodné biotopy severně od Rohatce a mezi Rohatcem a Hodonínem (extenzivní sady, výhledové silniční okraje). Dále byly díky podrobnějším průzkumům území zjištěny některé druhy na lokalitách, kde v minulosti nalezeny nebyly (včetně nově průzkumovaných lokalit). Na mnoha lokalitách byl též potvrzen výskyt dříve zjištěných druhů.

Charakter území a biotopů z hlediska obojživelníků a plazů se výrazně nezměnil. Ve vodních biotopech je však patrný vliv minulé suché a teplé dekadý, kdy došlo k vyschnutí některých mělkých tůní a mokřadů (lesní tůně

¹¹ V původních průzkumech je uváděn výskyt skokana skřehotavého (*Pelophylax ridibundus*), s. zeleného (*P. esculentus*) a blíže neurčených jedinců rodu *Pelophylax* (dle staršího názvosloví *Rana esculenta synklepton*). V novějších průzkumech již nebyly 3 druhy rodu *Pelophylax* rozlišovány. Všechny nálezy jsme pro lepší orientaci sloučili pod jediný taxon *Pelophylax spp.* Z tohoto komplexu tří druhů vodních skokanů je tedy v daném území potvrzen výskyt skokana skřehotavého (*P. ridibundus*) a s. zeleného (*P. esculentus*), nicméně dle literárních údajů je zde udáván i výskyt s. krátkonohého (*P. lessonae*).

v lese u Hodonína, drobné mokřady u Pánova, polní mokřady mezi Hodonínem a Břeclaví) nebo k poklesu hladiny některých hlubších malých vodních ploch. Prokácení pruhu stromů mezi ZOO Hodonín a křížením potoka Studená chodba způsobilo oslunění bezejmenného přítoku Studené chodby a jeho osídlení skokany rodu *Pelophylax*.

Ptáci

V rámci ornitologického hodnocení byla průzkumována celá trasa posuzované přeložky, která byla rozdělena do 6 úseků:

Úsek 1: Lesní porost severně od Rohatce (před začátkem řešené stavby)

Úsek 2: Rohatec – Hodonín (počátek trasy – cca km 45,500)

Úsek 3: Hodonínská doubrava (cca km 45,500 – 48,000)

Úsek 4: Hodonínská rybníční soustava (cca km 48,000 – 49,200)

Úsek 5: Hodonínské rybníky – Moravská Nová Ves (cca km 49,200 – 56,200)

Úsek 6: Moravská Nová Ves – Břeclav (cca km 56,200 – konec trasy)

Ornitologický průzkum pro prodloužení byl spíše rámcového charakteru a spočíval v průzkumu blízkého okolí záměru a zaznamenání stavu biotopů, které by mohly ovlivnit změnu ornitofauny. Podrobnost průzkumu je tedy nižší, než tomu bylo v případě celoročního průzkumu z roku 2008, avšak pro potřeby prodloužení platnosti stanoviska EIA dostatečná.

V úseku č. 1 tvořeném lesním porostem bylo zaznamenáno celkem 40 druhů ptáků, z toho 6 druhů chráněných dle legislativy ČR a EU, ve všech případech se jednalo o lesní druhy hnízdící v lesním porostu v blízkosti stávající silnice I/55.

Úsek č. 2 vedený podél stávající silnice I/55 prochází intenzivně zemědělsky využívanou krajinou sadů, zahrad a polí. V tomto úseku bylo zaznamenáno celkem 32 druhů ptáků, z toho 5 jich je legislativou ČR a EU chráněno. V zemědělské krajině severozápadně od Rohatce byla pozorována koroptev polní, sova pálená a krahujec obecný hnízdí v okolí a oba tyto druhy do zájmového úseku létají za potravou.

Průzkum byl nově rozšířen i na PP Pánov, kde byly ze ZCHD ptáků zjištěny např. moták lužní, vlha pestrá a břehule říční (hnízdí nory ve svazích motokrosové dráhy), vlaštovka obecná (hnízdí v opuštěné budově) či ťuhýk obecný.

V úseku č. 3 procházejícím Hodonínskou doubravou bylo zjištěno celkem 35 41 druhů ptáků, 4 8 z nich jsou legislativou ČR a EU chráněny. V případě lejska šedého a strakapouda prostředního se jedná o lesní druhy hnízdící v blízkosti stávající silnice I/55, krahujec obecný a čáp černý hnízdí v širším zájmovém území. V roce 2021 byl nově pozorován ťuhýk obecný, žluva hajní a včelojed lesní, přičemž všechny tři druhy pravděpodobně v rámci doubravy hnízdí. Samec ťuhýka obecného byl zaznamenán u lesní oplocenky. Uvnitř tohoto úseku doubravy, ve větší vzdálenosti od komunikace I/55, se nachází početná populace skřivana lesního.

Ornitologicky nejhodnotnějším je úsek č. 4, kde trasa stávající silnice I/55 prochází napříč Hodonínskou rybníční soustavou. Během průzkumů zde bylo zaznamenáno 67 74 druhů ptáků, z toho 23 26 druhů je chráněno dle legislativy ČR a EU. Z chráněných druhů hnízdí v blízkosti stávající silnice I/55 potápka malá, potápka roháč, potápka černokrká, bukáček malý, moták pochop, chřástal vodní, slavík obecný, rákosník velký, lejsk šedý, lejsk bělokrký, moudivláček lužní. V širším okolí pak hnízdí rybák obecný, zřejmě také ledňáček říční a v porostu lesa včelojed lesní. V roce 2021 byli na lokalitě pozorováni 2 dospělí orli mořští, čáp černý při přeletu a 4 ex. zrzohlávky rudozobé. Dále byla pozorována rodinka potápky roháče (2 mláďata), čímž je doloženo hnízdění tohoto druhu na rybnících. Nově byla pozorována husa velká (9 ex.), a to na rybníku sousedícím s chovem hus domácích.

Ostatní chráněné druhy (kormorán velký, volavka bílá, kopřivka obecná, čírka obecná, čírka modrá, luňák hnědý, rorýs obecný, břehule říční a vlaštovka obecná) byly zaznamenány v tahu nebo při sběru potravy.

V úseku č. 5 vedoucím od Hodonínských rybníků k Moravské Nové Vsi intenzivně zemědělsky využívanou krajinou bylo v průzkumech zaznamenáno celkem 40 53 ptačích druhů, z toho 6 13 jich je legislativou ČR a EU chráněno. Bramborníček černohlavý a ťuhýk obecný hnízdí v rozptýlené vegetaci severně od Lužic, v polích byla zaznamenána koroptev polní, v zemědělských areálech Lužic a Moravské Nové Vsi hnízdí 2 páry sovy pálené.

V roce 2021 byl nově pozorován pár motáka pochopa v polích za obcí Lužice, pák krkavců velkých a zpívající samec slavíka obecného ve větrolamu severně od I/55. Nově zde byla zjištěna vrána černá. Krutihlav byl pozorován v záhumenkách u I/55 v Moravské Nové Vsi, stejně jako rorýsi při lovu a přelet ostříže lesního směrem k doubravě. Luňák červený byl pozorován vícekrát podél komunikace I/55, kde nalézá potravní možnosti a v blízkém okolí pravděpodobně i vhodná hnízdiště. Žluva hajní byla zjištěna při okraji Hodonínské doubravy u obce Lužice.

Závěrečný úsek č. 6 od Moravské Nové Vsi k Břeclavi je druhově poměrně chudý. V blízkém okolí stávající silnice I/55 se však nacházejí rozmanité ruderalní plochy a zarostlá stavenišť, která poskytují útočiště v dnešní době stále vzácnějším druhům otevřené krajiny. Některé z těchto ploch v roce 2009 ještě nebyly vytvořeny, vesměs však nebudou realizací záměru dotčeny a jejich další existence je „životně“ závislá na dalším rozvoji v území.

Např. na opuštěném staveništi v obci Hrušky a přilehlé rozestavěné dančí oboře byla zjištěna poměrně početná populace chocholouše obecného (3–4 hnízdní páry), bramborníčka černohlavého (3 zpívající samci), zpívající jedinec strnada lučního, bramborníček hnědý, párek koroptví polních, 2 jedinci vlhy pestré, ťuhýk obecný. Při přeletu k blízkému lesíku byl pozorován také dudek chocholatý. Své loviště (stejně jako v celé délce sledovaného úseku stavby 5513) zde má luňák červený. Polní mokřad v km 61,5 záměru, vznikl pravděpodobně díky poruše meliorace. Pozorován zde byl ťuhýk obecný i ťuhýk šedý, lovící vlaštovky i břehule a krutihlav obecný. Okolí MÚK Břeclav v kombinaci s podmáčenými plochami a tůňmi podél železniční trati Břeclav – Hodonín také představuje zajímavé stanoviště. V travním pásu podél polní cesty zde byl pozorován konipas luční.

Další zajímavou lokalitou jsou záhumenky obce Mikulčice a přilehlý areál bývalého dolu. Záhumenky stále fungují ve stylu drobných zemědělských hospodářů, území je poměrně biotopově pestré. Ze ZCHD zde byl zaznamenán např. krutihlav obecný, ťuhýk obecný, vlaštovka obecná nebo žluva hajní.

Celkem zde bylo zaznamenáno 49 52 druhů ptáků, z toho 4 21 druhů je chráněno legislativou ČR a EU.

V hodnoceném území bylo celkem zaznamenáno 99 121 druhů ptáků, z nichž 33 42 druhů je zvláště chráněno legislativou ČR či Evropské unie.

Během starších průzkumů prováděných v letech 1998 – 2008 bylo na pro ptáky atraktivních Hodonínských rybnících zaznamenáno celkem 140 druhů ptáků. Přehled druhů, které byly během těchto průzkumů determinovány, je uveden v Příloze 5.

Přehled druhů ptáků chráněných dle legislativy ČR a EU zaznamenaných v jednotlivých úsecích zájmového území je uveden v následující tabulce. Doplněny byly také druhy zjištěné v území nově průzkumy v letech 2020 a 2021. V tabulce jsou rovněž uvedeny chráněné druhy zjištěné na Hodonínských rybnících během starších průzkumů v letech 1998 – 2008.

Tabulka C.8: Přehled zaznamenaných zvláště chráněných druhů ptáků

latinský název	český název	§	EU	výskyt (číslo úseku)	Hodonínské rybníky ^o
<i>Accipiter gentilis</i>	jestřáb lesní	3			x
<i>Accipiter nisus</i>	krahujec obecný	2		2*, 3	x
<i>Acrocephalus arundinaceus</i>	rákosník velký	2		4	x
<i>Actitis hypoleucos</i>	pisík obecný	2			x
<i>Alcedo atthis</i>	ledňáček říční	2	I	4	x
<i>Anas acuta</i>	ostralka štíhlá	1	II/1		x
<i>Anas clypeata</i>	lžičák pestrý	2	II/1		x
<i>Anas crecca</i>	čírka obecná	3	II/1	4*	x
<i>Anas querquedula</i>	čírka modrá	2	II/1	4*	x
<i>Anas strepera</i>	kopřivka obecná	3	II/1	4*	x
<i>Anthus spinoletta</i>	linduška horská	2			x

<i>latinský název</i>	<i>český název</i>	§	EU	<i>výskyt (číslo úseku)</i>	<i>Hodonínské rybníky °</i>
<i>Anser anser</i>	husa velká		IIA	5	
<i>Apus apus</i>	rorýs obecný	3		2, 4*, 5	x
<i>Aquila heliaca</i>	orel královský		I	6	
<i>Ardea purpurea</i>	volavka červená	1	I		x
<i>Ardeola ralloides</i>	volavka vlasatá		I		x
<i>Ciconia ciconia</i>	čáp bílý	3	I	6	x
<i>Ciconia nigra</i>	čáp černý	2	I	3, 4	x
<i>Circus aeruginosus</i>	moták pochop	3	I	4, 5	x
<i>Circus pygargus</i>	moták lužní	2	I	2 (PP Pánov)	
<i>Columba oenas</i>	holub doupňák	2		6	
<i>Corvus monedula</i>	kavka obecná	2	II/2		x
<i>Corvus corax</i>	krkavec velký	3		5	x
<i>Coturnix coturnix</i>	křepelka polní	2	II/2	5	
<i>Dendrocopos medius</i>	strakapoud prostřední	3	I	1, 3	x
<i>Dryocopus martius</i>	datel černý		I		x
<i>Egretta alba</i>	volavka bílá	2	I	4*	x
<i>Emberiza calandra</i>	strnad luční	1		6	
<i>Falco subbuteo</i>	ostříž lesní	2		5	x
<i>Ficedula albicollis</i>	lejsek bělokrký		I	1, 4	x
<i>Gallinago gallinago</i>	bekasina otavní	2	II/1		x
<i>Galerida cristata</i>	chocholouš obecný	3		6	
<i>Haliaeetus albicilla</i>	orel mořský	1	I	4	
<i>Hirundo rustica</i>	vlaštovka obecná	3		2, 4*, 5*	x
<i>Chlidonias hybrida</i>	rybák bahenní		I		x
<i>Ixobrychus minutus</i>	bukáček malý	1	I	4	x
<i>Jynx torquilla</i>	krutihlav obecný	2		1, 5	x
<i>Lanius collurio</i>	ťuhýk obecný	3	I	2 (PP Pánov), 3, 5, 6	x
<i>Lanius excubitor</i>	ťuhýk šedý	3		6	
<i>Larus melanocephalus</i>	racek černohlavý	2	I		x
<i>Locustella luscinioides</i>	cvrčilka slavíková	3			x
<i>Lullula arborea</i>	skřivan lesní	2	I	3	
<i>Luscinia megarhynchos</i>	slavík obecný	3		1, 4, 5	x
<i>Luscinia svecica cyanecula</i>	modráček obecný středoevropský	2	I		x
<i>Merops apiaster</i>	vlha pestrá	2		2 (PP Pánov), 6	x
<i>Milvus migrans</i>	luňák hnědý	1	I	4*	x
<i>Milvus milvus</i>	luňák červený	1	I	5, 6	x

<i>latinský název</i>	<i>český název</i>	§	EU	<i>výskyt (číslo úseku)</i>	<i>Hodonínské rybníky</i> ^o
<i>Motacilla flava</i>	konipas luční	2		6	x
<i>Muscicapa striata</i>	lejsek šedý	3		1, 3, 4	x
<i>Netta rufina</i>	zrzohlávka rudozobá	2	II/2	4	x
<i>Nycticorax nycticorax</i>	kvakoš noční	2	I		x
<i>Oenanthe oenanthe</i>	bělořit šedý	2		6	
<i>Oriolus oriolus</i>	žluva hajní	2		1, 2 (PP Pánov), 3, 5, 6	x
<i>Panurus biarmicus</i>	sýkořice vousatá	2			x
<i>Perdix perdix</i>	koroptev polní	2	II/1	2, 5	
<i>Pernis apivorus</i>	včelojed lesní	2	I	3, 4	x
<i>Phalacrocorax carbo</i>	kormorán velký	3		4*	x
<i>Phalacrocorax pygmeus</i>	kormorán malý		I		x
<i>Picus canus</i>	žluna šedá		I		x
<i>Podiceps cristatus</i>	potápka roháč	3		4	x
<i>Podiceps nigricollis</i>	potápka černokrká	3		4	x
<i>Porzana porzana</i>	chřástal kropenatý	2	I		x
<i>Porzana parva</i>	chřástal malý	1	I		x
<i>Rallus aquaticus</i>	chřástal vodní	2	II/2	4	x
<i>Remiz pendulinus</i>	moudivláček lužní	3		4,	x
<i>Riparia riparia</i>	břehule říční	3		20(PP Pánov), 4*, 6	
<i>Saxicola rubetra</i>	bramborníček hnědý	3		6	
<i>Saxicola torquata</i>	bramborníček černohlavý	3		5, 6	x
<i>Sterna hirundo</i>	rybák obecný	2	I	4	x
<i>Tachybaptus ruficollis</i>	potápka malá	3		4	x
<i>Tringa totanus</i>	vodouš rudonohý	1	II/2		x
<i>Tyto alba</i>	sova pálená	2		2*, 5*	
<i>Upupa epops</i>	dudek chocholatý	2		6	x

^o zjištěné druhy během průzkumů probíhajících v letech 1998 – 2008

* do úseku přilétají za potravou nebo byly viděny při přeletu

§ zvláště chráněný druh uvedený ve vyhlášce č. 395/1992 Sb., v platném znění

1 – kriticky ohrožené druhy (KO)

2 – silně ohrožené druhy (SO)

3 – ohrožené druhy (O)

EU ochrana dle Směrnice Rady 79/409/EHS o ochraně volně žijících ptáků

I – příloha I

II/1 – příloha II/1

II/2 – příloha II/2

Charakter území a biotopů z hlediska ptáků se výrazně nezměnil. Zajímavé lokality, z nichž některé nebyly v území v době vzniku EIA přítomné, představují zejména různé opuštěné plochy stavenišť a dalších nedokončených

záměrů, které hostí zajímavé druhy otevřených stanovišť. Tyto plochy jsou typické zejména pro druhou polovinu záměru (od Moravské Nové Vsi směrem na západ) a jsou dočasné, závislé zcela na další aktivitě člověka na těchto plochách. Vyšší počet zde zjištěných druhů je dán také tím, že zde byl v roce 2020 proveden celoroční ornitologický průzkum pro DÚR stavby 5513. Jedná se tedy o jistý nadstandard ve srovnání s potřebami pro prodloužení platnosti EIA.

Další změna, která se však výrazněji projeví až v příští hnízdní sezóně, je průchod tornáda v červnu 2021 některými částmi území. Vznik velkých pasek je patrný zejména v Hodonínské doubravě a v budoucnu bude bezpochyby znamenat jistou obměnu ptačích druhů hlubokého lesa ve prospěch druhů preferujících otevřené prostranství a křoviny.

Savci (včetně letounů)

V posuzovaném území byly vytipovány 4 lokality (především křížení záměru s přirozenými biokoridory – vodními toky, břehovými porosty) se zvýšenou pravděpodobností výskytu savců. Na lokalitách byl prováděn odchyt menších savců a sledování pobytových stop savců větších, letouni byly detekovány podle ultrazvukových signálů v pochůzkových transektech popřípadě na stacionárních místech (všechny druhy této skupiny jsou zařazeny mezi zvláště chráněné).

Lokalita 1: Křížení s vodotečí Olšička s doprovodným porostem

Lokalita 2: Průchod Hodonínskou doubravou a Hodonínskou rybníční soustavou

Lokalita 3: Bývalé vojenské cvičiště (severně od Moravské Nové Vsi)

Lokalita 4: Křížení s vodotečí Svodnice a jejím břehovým porostem

V celém zájmovém území se vyskytují běžné druhy savců, celkem bylo zjištěno 33 druhů savců, z toho 13 druhů netopýrů. Celkem 14 druhů savců je zvláště chráněno.

V lokalitách č. 1, 3 a 4 byly zjištěny běžné druhy zemědělské krajiny. Vyskytují se zde hraboš polní (*Microtus arvalis*), krtek obecný (*Talpa europaea*) a hryzec vodní (*Arvicola terrestris*). Z velkých savců se v liniových mimolesních porostech vyskytují nepravidelně srnec obecný (*Capreolus capreolus*), který se však zdržuje pod násypem stávající silnice I/55 a nemigruje přes komunikaci.

Na těchto třech lokalitách byly celkem zaznamenány 4 druhy netopýrů. Na lokalitě č. 1 byly detekovány 3 druhy, a to netopýr večerní (*Eptesicus serotinus*), n. ušatý/dlouhouchý (*Plecotus auritus/austriacus*) a n. vousatý/Brandtův (*Myotis mystacinus/brandtii*). Vzhledem k částečnému zanesení propustku přes stávající silnici I/55 nebyly zaznamenány přelety netopýrů skrz tento propustek, stejně tak nebyly zaznamenány přelety nad komunikací.

Areál bývalého cvičiště severně od Moravské Nové Vsi (lokalita č. 3) představuje relativně klidnou enklávu zeleně, která pro netopýry představuje potenciální loviště, ruiny budov pak mohou některým druhům sloužit jako úkryt. Na tomto stanovišti byl realizován 15 minutový lineární transekt, během něž byla zjištěna jediná pozitivní minuta lovu netopýra rezavého (*Nyctalus noctula*). Lokalita z hlediska výskytu netopýrů není významná.

V místě křížení stávající silnice I/55 s vodotečí Svodnice byly během průzkumů zaznamenány dva druhy netopýra, a to n. nejmenší (*Pipistrellus pygmaeus*) a n. rezavý (*Nyctalus noctula*).

Rovněž v lesním komplexu Hodonínská doubrava (lokalita č. 2) se vyskytují druhy savců běžné pro tento bioregion. V blízkosti stávající silnice I/55 trvale žijí zástupci drobných savců jako je hraboš polní (*Microtus arvalis*) pronikající podél silničních okrajů i do lesního komplexu, krtek obecný (*Talpa europaea*) či hryzec vodní (*Arvicola terrestris*). Na okrajích lesa se hojně vyskytují nejběžnější savci Hodonínské doubravy jako norník rudý (*Clethrionomys glareolus*) a myšice lesní (*Apodemus flavicollis*). Podél Kyjovky se hojně vyskytuje synantropní potkan.

Běžní jsou v Hodonínské doubravě ~~velcí~~ též větší savci, kteří však vyhledávají klidnější partie lesního komplexu. Typicky se zde vyskytuje prase divoké (*Sus scrofa*), srnec obecný (*Capreolus capreolus*), liška obecná (*Vulpes vulpes*), zajíc polní (*Lepus europaeus*) a některé kunovité šelmy (*Martens* sp.), potvrzena byla přítomnost zvláště chráněné veverky obecné (*Sciurus vulgaris*). Na levostranný bezejmenný přítok Studené chodby tekoucí paralelně se stávající silnicí I/55 je ojediněle vázána ondatra pižmová (*Ondatra zibethicus*).

Lokalita č. 2 (úsek Hodonínská doubrava až Hodonínská rybníční soustava) představuje z hlediska výskytu netopýrů nejvýznamnější úsek zájmového území (příznivá přítomnost vodních ploch a lesního komplexu v návaznosti na zástavbu Hodonína). Během průzkumů bylo zaznamenáno 12 druhů netopýrů, nejčastěji se vyskytly druhy netopýr nejmenší, n. vodní a n. rezavý.

V tomto úseku docházelo k hojným přeletům přes stávající silnici I/55, nejvýznamnějšími přeletovými koridory byly identifikovány tyto: křížení s vodními toky Kyjovka a Studená chodba, východní okraj Písečného rybníka, křížení s místní komunikací vedoucí z Hornické Čtvrti (Hodonín) do Hodonínské doubravy a křížení s komunikací vedoucí z lokality Červené Domky (Hodonín) do Hodonínské doubravy.

Migrace drobných savců přes stávající silnici I/55 v lokalitách č. 1 a 4 je zajišťována propustky pod komunikací, ~~velcí savci v těchto místech přes komunikaci nepřecházejí~~. K migraci přes stávající silnici I/55 dochází na rozhraní Písečného rybníka a Hodonínské doubravy, kde bylo během průzkumu na silnici nalezeno nejvíce usmrčených savců. Významným migračním koridorem je řeka Kyjovka, kde je prostupnost zajištěna pomocí mostního objektu.

V zájmovém území se mohou vyskytovat i další druhy savců, které nebyly během aktuálního průzkumu zaznamenány, jedná se například o jelena evropského (*Cervus elaphus*), muflona (*Ovis orientalis musimon*), jezevce lesního (*Meles meles*), psíka mývalovitého (*Nyctereutes procyonoides*) i některé další druhy drobných savců a netopýrů.

V rámci biologických průzkumů pro DÚR stavby 5513 byl v roce 2020 proveden též mamaliologický a chiropterologický průzkum. Průzkumy byly prováděny podél celé trasy stavby 5513 (s přesahem do okolí); nálezy netopýrů přitom byly koncentrovány do těchto lokalit:

- sady na západním okraji obce Lužice a areál společnosti MND – **lokalita 5**
- okraj obce Hrušky, okolí ČSPH Eurobit – **lokalita 6**
- prostor bývalého nádraží mezi Hruškami a Břeclaví – **lokalita 7**
- liniový porost topolů západně od MÚK Břeclav – **lokalita 8**

Chiropterologický průzkum v trase stavby 5513 v roce 2020 potvrdil některé z dříve zjištěných druhů netopýrů. Nebyly zastíhny všechny druhy, jelikož pro netopýry je nejvýznamnější oblast Hodonínské Doubravy a rybníků, nacházející se v trase stavby 5512. Průzkum savců v trase stavby 5512 v roce 2021 byl pouze orientační a potvrdil, že podmínky se zde významně nezměnily. V roce 2021 byla potvrzena přítomnost bobra evropského na Hodonínských rybnících (čerstvé okusy u Písečného rybníka). Údaje o nových ZCHD savců nicméně byly nalezeny v Nálezové databázi ochrany přírody (NDOP) – výskyt vydry říční na říčce Kyjovce a Hodonínských rybnících (údaje z let 2013 a 2016), sražený křeček polní na silnici I/55 u Mikulčic (2018) a sražený tchoř stepní na silnici I/55 u Moravské Nové Vsi (2014). Výskyt vydry v území je evidentně projevem nárůstu populace tohoto druhu díky jeho úspěšné ochraně v posledních desetiletích a není nijak překvapivý. Sražení jedinci křečka polního a tchoře stepního poukazují na jejich ojedinělý výskyt v území (terénními průzkumy nebyly tyto druhy nalezeny), který může být jen dočasný (zejména v případě tchoře), ale může být i stálý. V rámci dokumentace pro územní rozhodnutí pro stavbu 5513 byla zapracována opatření pro tyto druhy.

I přes nově zjištěné skutečnosti lze konstatovat, že z hlediska výskytu savců nedošlo k podstatným změnám v charakteru území a biotopů.

Seznam zvláště chráněných druhů savců, vyskytujících se v území, je následující:

Tabulka C.9: Přehled zaznamenaných zvláště chráněných druhů savců. Modře podbarveny jsou nálezy, které byly zjištěny nově. Údaje o výskytu 3 nových ZCHD savců pocházejí z Nálezové databáze ochrany přírody (NDOP).

latinský název	český název	§	výskyt (číslo lokality)
<i>Eptesicus serotinus</i>	netopýr večerní	2	2, 5, 6, 7
<i>Pipistrellus pipistrellus</i>	netopýr hvízdavý	2	2, 5
<i>Pipistrellus pygmaeus</i>	netopýr nejmenší	2	2, 4, 5
<i>Pipistrellus nathusii</i>	netopýr parkový	2	2
<i>Nyctalus noctula</i>	netopýr rezavý	2	2, 3, 4, 5
<i>Nyctalus leisleri</i>	netopýr stromový		2
<i>Plecotus auritus</i> nebo <i>P. austriacus</i>	netopýr ušatý nebo n. dlouhouchý	2	1, 2, 8
<i>Myotis daubentonii</i>	netopýr vodní	2	2
<i>Myotis myotis</i>	netopýr velký	1	3
<i>Myotis mystacinus</i> n. <i>M. brandtii</i>	netopýr vousatý nebo netopýr Brandtův	2	1, 2
<i>Myotis emarginatus</i> nebo <i>M. alcaethoe</i>	netopýr brvitý nebo n. menší	1	2
<i>Myotis nattereri</i>	netopýr řasnatý	2	2, 8
<i>Sciurus vulgaris</i>	veverka obecná	3	2
<i>Castor fiber</i>	bobr evropský	2	2
<i>Lutra lutra</i>	vydra říční	2	NDOP 2013 a 2016 – Kyjovka, Hodonínské rybníky
<i>Cricetus cricetus</i>	křeček polní	2	NDOP 2018 – nález na silnici u Mikulčic
<i>Mustela eversmanii</i>	tchoř stepní	1	NDOP 2014 – nález na silnici I/55 u Moravské Nové Vsi

§ zvláště chráněný druh uvedený ve vyhlášce č. 395/1992 Sb., v platném znění

- 1 – kriticky ohrožené druhy (KO)
- 2 – silně ohrožené druhy (SO)
- 3 – ohrožené druhy (O)

EKOSYSTÉMY

Současný stav širšího zájmového území lze charakterizovat jako krajinou s vysokým stupněm antropogenního zatížení, které směrem ke státní hranici se Slovenskou republikou klesá. Dominantní krajinná matrice je tvořena polními ekosystémy (příp. lesními v oblasti Hodonínské doubravy), malý plošný rozsah mají ekosystémy travobylinné, vázané především na okraje cest a lesní lemy, vodní ekosystémy jsou zastoupeny vodními toky i vodními plochami.

Nejvýznamnějším přírodním fenoménem v území je **Hodonínská Doubrava** – lesní komplex, zahrnující také přirozené a polopřirozené lesní ekosystémy. Trasa záměru prochází jižním okrajem rozsáhlého polesí. Lesní

ekosystémy podél stávající silnice I/55 jsou povětšinou degradované a se zastoupením nepůvodních dřevin; v drobných fragmentech teplomilných doubrav lze ale i zde místy nalézt vzácné druhy rostlin a živočichů, které mají těžiště výskytu hlouběji v lese mimo dosah záměru.

Z vodních ekosystémů jsou nejnápadnější **rybníky mezi Hodonínem a Lužicemi**, které hostí mj. skokany rodu *Pelophylax*, bobra, vydru a množství vodních druhů ptáků (zejména na tahu). Kvalita vody v rybních je však vzhledem k intenzivnímu chovu ryb a drůbeže velmi špatná a nejsou zde vyvinuty téměř žádné litorální porosty.

Další vodní plochy v území (zatopené cihelny u Hodonína, malé rybníky v Lužicích, Mikulčicích a Hruškách, požární nádrže, lesní tůň) jsou mimo dosah záměru, mnohé z nich nicméně slouží jako rozmnožiště obojživelníků.

Dále trasa kříží **drobné vodní toky**, z nichž biologicky relativně zachovalé jsou Olšička a Studená chodba.

Bezejmenný přítok Studené chodby je veden podél silnice I/55 ve vybetonovaném korytě. Další křížené toky – Kyjovka a Svodnice – se vyznačují napřímeným korytem a (zejména v případě Svodnice) špatnou kvalitou vody.

Zbývá část území je tvořena **zemědělskou krajinou** s dominancí intenzivně obhospodařované orné půdy. Ojedinelé jsou zastoupeny drobné porosty dřevin (zpravidla větrolamy). Na pomezí zemědělské krajiny a menších obcí se rozkládají zahrady, sady a vinohrady – ve větší míře u Rohatce, Lužic a Mikulčic.

VLIVY NA FLÓRU

V celém posuzovaném úseku záměru se jedná o dostavbu stávající silnice I/55 na čtyřpruhové uspořádání, vlivy na flóru lze proto předpokládat pouze v blízkosti řešeného záměru.

Vyhodnocení vlivu posuzovaného záměru na flóru v zájmovém území bylo vzhledem k ucelenému charakteru území provedeno zvlášť pro každý průzkumovaný úsek tak, jak je uvedeno v *Kapitole C.II.5*.

V *úseku č. 1 a 4* (počátek stavby – Hodonín a Hodonínské rybníky – konec stavby) dochází k rozšíření stávající komunikace do ploch tvořených převážně polními kulturami a ruderalní vegetací v těsném okolí stávající silnice I/55. Stavbou komunikace tak nedojde k likvidaci žádných významných druhů rostlin, biotopů a společenstev. V případě možného výskytu nějakého významnějšího druhu polního plevelu nebo jiných teplomilných rostlin nedojde vzhledem k rozsáhlosti biotopu k likvidaci jeho populace v území. Po dokončení záměru se samovolně obnoví podmínky pro výskyt těchto druhů rostlin na dálničních okrajích.

V *úseku č. 2* (Hodonínská Doubrava) dochází k rozšíření stávající komunikace I/55 do porostů lesního komplexu tvořeného degradovanou teplomilnou doubravou s výskytem podmáčených úseků charakteru jasanovo-olšového luhu. Stavbou dojde k přímé likvidaci lesního porostu v šířce do cca 50 m a k likvidaci nalezených jedinců významných a chráněných druhů bylin severně od stávající silnice. Podél silnice se cennější lesní fragmenty s výskytem významných druhů nacházejí zejména z jižní strany, která nebude výrazně dotčena. Výjimku tvoří mokřadní olšina podél potoka Studená chodba severně od silnice, kde roste mj. zvláště chráněná žebatka bahenní – do této lokality bude nutné snížit zásah na minimum. Rovněž dojde k likvidaci několika jedinců jabloně lesní, a to bez možnosti realizace kompenzačních opatření (transfer). Nepředpokládá se, že rozšířením stávající silnice I/55 dojde k výraznějším změnám v negativních vlivech na lesní komplex. Rovněž pravděpodobně nedojde k zániku či vážnějšímu oslabení zjištěných významných a zvláště chráněných druhů rostlin na úrovni populací.

V *úseku č. 3* (okolí Písečného a Lužického rybníka) dochází k rozšíření stávající silnice I/55 do dřevinných porostů na hrázích rybníků, do litorálních porostů a do vegetace na okrajích stávající silnice. Tyto porosty budou rozšířením komunikace zcela zlikvidovány, nejedná se však o porosty cenné – litorály jsou podél silnice velmi slabě vyvinuty a bez významných druhů, dřevinné porosty zahrnují hlavně akáty, dále pak nálety topolů a vrb. ~~V rámci kompenzačních opatření lze však vytvořit obdobné~~ Cennější jsou pouze některé rostliny v ruderalní vegetaci při okraji silnice. Vzhledem k charakteru aktuálního stanoviště (silniční násyp) se po dokončení záměru samovolně obnoví podmínky pro existenci druhů rostlin, které jsou v současné době vázány na tuto lokalitu.

Uvedené vyhodnocení vlivů platí i pro zvláště chráněné druhy rostlin. Divizna brunátná (O) a vemeník zelenavý (O) byly nalezeny v úseku č. 2 jižně od stávající silnice a nebudou tedy realizací záměru ohroženy. Žebatka bahenní (O) se vyskytuje v mokřadní olšině podél potoka Studená chodba a realizace záměru tedy povede k likvidaci části rostlin na lokalitě, vliv na místní populaci však bude únosný. Jeden jedinec tisu červeného (SO) byl zjištěn na hrázi Lužického rybníka a při realizaci záměru dojde k jeho pokácení, jelikož se však jednoznačně jedná o druhotný výskyt z kultury, není tento vliv podstatný. Přeslička větevnatá (O), vyskytující se v urbánním prostředí

v Mikulčicích (spáry chodníků a silniční příkopy u zavřeného dolu Mír) nebude realizací záměru dotčena buď vůbec, nebo jen okrajově.

VLIVY NA FAUNU

Bezobratlí

Plánovaný záměr prochází z velké části zemědělskou, intenzivně obhospodařovanou krajinou, která nemá z pohledu současného rozšíření hmyzu vysokou kvalitu. Vegetace na násypch tělesa komunikace, které budou stavbou zasaženy, je značně narušena a pro hmyz tak představuje málo funkční biotop i migrační prostor. Nově vzniklé násypy a okolní plochy mohou při vhodně zvoleném managementu naopak přinést do území zvýšení diverzity hmyzích druhů.

Z entomologického hlediska významnou lokalitou je Hodonínská Doubrava, kde byla zjištěna řada zvláště chráněných druhů (kriticky ohrožení okáč jílkový a pestrokřídlec podražcový, silně ohrožení přástevník mařinkový a lišaj pupalkový, tesařík obrovský, lesák rumělkový a další) i druhů evropsky významných (roháč velký, tesařík obrovský, lesák rumělkový, přástevník kostivalový a další).

Realizací rozšíření stávající komunikace I/55 v prostoru Hodonínské doubravy dojde k částečnému oslabení hmyzích populací a ke zmenšení jejich životního prostoru. Dopady na populace bezobratlých lze však eliminovat vhodnými kompenzačními a zmírňujícími opatřeními. Základní požadavky je minimalizace kácených stromů v Hodonínské Doubravě a vytvoření rozmanitého nezapojeného biotopu podél komunikace.

Lokálně významným centrem biodiverzity hmyzu je zářez stávající silnice I/55 v severní části Hodonína. Zásah tohoto biotopu lze zmírnit vytvořením obdobného biotopu bezlesého charakteru na nově vytvořeném zářezu.

Za dodržení navržených opatření lze konstatovat, že populace zvláště chráněných druhů i jiných druhů hmyzu budou v dotčeném území udrženy v příznivém stavu.

Vodní bezobratlí a ryby

Prozkoumány byly jak lokality tekoucích vod křižující záměr (drobné vodoteče i větší vodní tok Kyjovka), tak lokality vod stojatých nacházející se v okolí záměru (požární nádrže, rybníky, písňiky a mláky).

Stavbou přímo zasažené tekoucí vody představují převážně upravované a eutrofizované vodní toky bez přítomnosti významných druhů ryb. Jediným takovým druhem vyskytujícím se v území, a to evropsky významným, je v Kyjovce zjištěná hořavka duhová (*Rhodeus sericeus*). S ohledem na v tekoucích vodách žijící druhy fauny bude nezbytné v průběhu výstavby minimalizovat zásahy do koryt vodních toků a minimalizovat úpravy jejich dna.

V případě stojatých vod budou posuzovaným rozšířením stávající komunikace I/55 přímo zasaženy vodní plochy Lužický a Písečný rybník. Vzhledem k produkčnímu charakteru rybníka s běžnými druhy ryb a bez rozsáhlejšího litorálu, nedojde k výraznému zhoršení životních podmínek vodní fauny. Vhodně provedeným pozvolným přechodem nově vzniklého svahu do rybníků může naopak vzniknout pro vodní živočichy příhodné stanoviště.

Obojživelníci a plazi

Vzhledem ke vzdálenosti všech zkoumaných lokalit od posuzovaného záměru, která je nejméně 120 m, nelze na žádné z většiny lokalit předpokládat přímé ovlivnění populací herpetofauny či jejího biotopu.

K přímému ovlivnění dojde pouze v případě rozšiřování stávající silnice I/55 v prostoru hráze přes Lužický a Písečný rybník, v křížení potoka Studená chodba a v případě drobné tůňky v železničním příkopu v MÚK Břeclav.

Vzhledem k dostatku dalšího prostoru nebude vliv na herpetofaunu v rybnících a v potoku Studená chodba zásadní, může se dotknout prakticky pouze jedinců migrujících mezi jednotlivými nádržemi. Tomuto lze zamezit úpravou hrany násypu hráze do vlnité plochy, aby byl obojživelníkům znemožněn vstup na komunikaci a vhodnou úpravou přemostění Studené chodby, zachovávající průchodnost. Vliv na tůňku (železniční příkop), která bude zničena výstavbou nově MÚK Břeclav, je řešen v DÚR stavby 5513 a bude kompenzován vybudováním náhradních tůňek v k.ú. Břeclav.

Vzhledem k faktu, že silný provoz na stávající silnici I/55 již v současnosti vytváří bariéru v migraci obojživelníků a plazů územím, nelze předpokládat zhoršení v migrační propustnosti území. Navíc, ačkoliv není intenzita migrací obojživelníků v jarním tahu přes stávající komunikaci I/55 známa, nepředpokládá se, že k ní ve významnější míře dochází.

Ptáci

Vzhledem k tomu, že realizací posuzovaného záměru dochází k rozšíření tělesa stávající silnice I/55, stavba nebude mít v dotčeném území významný vliv na hnízdní biotopy ptáků. V prostoru Písečného rybníka dojde k záboru části litorálu, doporučeno je proto vytvořit náhradní litorál o šíři cca 10 m podél nově vybudované rychlostní silnice.

Zásadnější vliv posuzovaného záměru na potravní teritorium zde vyskytujících se druhů ptáků se nepředpokládá.

Vliv na migraci ptáků může mít posuzovaný záměr v úseku průchodu přes Písečný a Lužický rybník. Řešením je výstavba fyzické bariéry ideálně z přírodního materiálu zabraňující kolizím přeletujících ptáků s automobily.

Savci (včetně letounů)

Vzhledem k vedení posuzovaného záměru především po plochách intenzivně zemědělsky obhospodařovaných nebude realizace stavby znamenat vážnější úbytek potravních nebo úkrytových biotopů v území se vyskytujících savců. ~~Nebudou ani přímo dotčeny žádné zvláště chráněné druhy zemních savců.~~ Ovlivněny mohou být jen některé běžně rozšířené druhy drobných zemních savců (hraboš polní, krtek obecný, ježek východní, myšice) obývajících ozeleněné okraje stávající silnice I/55. Vlivy na nově zjištěného zvláště chráněného křečka polního a tchoře stepního nebudou vzhledem k jejich nehojnému (a minimálně v případě tchoře zřejmě i nestálému) výskytu v území významné. Taktéž v případě bobra evropského a vydry říční, vyskytujících se v rybníční soustavě, nebudou vlivy významné a budou srovnatelné se stávajícím stavem.

Ani v případě zásahu do Hodonínské Doubravy, kde dojde k rozšíření odlesněného pásu kolem stávající silnice I/55, nedojde k zásadnímu úbytku vhodných stanovišť. Vzhledem k dostatku okolních lesních porostů populace nalezených druhů zemních savců nebudou tímto vlivem ohroženy. V prostoru Hodonínské Doubravy se stavba dotkne okrajů lesních porostů, v nichž se vyskytuje ohrožená veverka obecná a další lesních druhů drobných zemních savců. Ani v tomto případě nebude případné rozšiřování odlesněného pásu kolem komunikace představovat zásadní úbytek vhodných stanovišť.

Možnými vlivy na letouny je zánik jejich lovišť, zánik úkrytů, přerušení přeletových cest a střety s dopravou. Dotčené území jako loviště využívají letouni sporadicky, a to ještě v případě omezeného počtu druhů (netopýr nejmenší, netopýr rezavý, netopýr večerní). I v případě, že by tato nehojná loviště byla dotčena, vzhledem k mobilitě této skupiny by tato nebyla vážně zasažena. Z výsledků pozorování na lokalitách dále vyplývá, že úkrytová základna stavbou dotčených porostů je nízká nebo je netopýry využívána pouze sporadicky.

Nejvýznamnějšími vlivy stavby na skupinu letounů se tak jeví přerušení přeletových cest a střety s dopravou. Nejvíce ohroženou bude skupina netopýrů rodu *Pipistrellus* přelétávající v porostech spíše v nižších výškách, netopýr vodní (*Myotis daubentonii*) loví nad hladinou řek a stojatých vod a netopýr večerní (*Eptesicus serotinus*) loví v zahradách, parcích a lesních okrajích.

Narušení přeletových cest se předpokládá v lokalitách č. 1, 2 a 4, kde dochází ke křížení stávající silnice I/55 s břehovými porosty vodních toků. K nejvýraznějšímu narušení letových cest dochází v úseku průchodu stavby Hodonínskou rybníční soustavou a Doubravou (lokalita č. 2), a to zejména na výše identifikovaných koridorech výrazné přeletové aktivity (křížení s břehovými porosty vodních toků, s průseky a s lesními cestami).

Minimalizaci rizika střetů pro netopýry lze předcházet kácením liniových porostů v co nejmenší míře a v období mimo zimní hibernaci a technickými opatřeními na mostech.

VLIVY NA EKOSYSTÉMY

Vzhledem k tomu, že realizace posuzovaného záměru bude probíhat v rámci rozšíření stávající silnice I/55 na čtyřpruhové uspořádání a to zejména na zemědělské půdě, lze riziko přímého poškození cenných ekosystémů označit za minimální.

Realizací posuzovaného záměru dojde k likvidaci biotopů na straně rozšíření od stávající silnice I/55 v místě střetu s vodními toky a jejich doprovodnými porosty, v lesním porostu Hodonínské doubravy a na březích Hodonínských

rybníků. Význam těchto lokalit je především v krajinotvorné funkci, proto bude nezbytné realizovat náhradní výsadbu na vhodných lokalitách.

V dalším textu je detailněji řešen **vliv na lesní ekosystémy**, ty plní v převážně zemědělsky obhospodařované krajině mimo své produkční funkce i funkce další mimoprodukční.

Dotčeny budou tři lokality lesních komplexů.

km 41,300

- úzký pás lesa
- tvořen stoprocentním zastoupením olše

km 45,460 – 48,120 Hodonínská doubrava

- jedná se o degradovanou teplomilnou doubravu s výskytem podmáčených úseků charakteru jasanovo-olšového luhu, která byla v minulosti extenzivně pasena
- výskyt chráněných a ohrožených druhů rostlin a živočichů
- lesní porosty v okolí komunikace jsou degradovány nevhodným lesním hospodařením, výsadbou borovic a akátů a výstavbou komunikace
- stromové patro tvoří dub letní, habr obecný, hloh obecný, jabloň domácí, jabloň lesní, jasan pensylvánský, jilm habrolistý, jilm vaz, lípa srdčitá, líska obecná, topol černý, topol osika, trnovník akát, svída krvavá,
- dle červeného seznamu (Holub J. & Procházka F. 2000) jsou druhy jabloň lesní a topol černý, klasifikováni jako druhy C2, velmi zřídka se vyskytující druhy regionálního až nadregionálního významu

km 49,200

- úzký pás lesa, mezi cestou III/42222 a Písečným rybníkem
- netvárná směs u Lužického rybníka, tvořený druhy akát, borovice, topol osika, topol bílý, olše lepkavá

Ekologický dopad na lesní ekosystémy

*Dle zákona č. 289/2008 Sb o lesích, se lesy člení podle převažujících funkcí do tří kategorií, a to na lesy ochranné, lesy zvláštního určení a lesy hospodářské. Do kategorií **lesů ochranných** se zařazují lesy na mimořádně nepříznivých stanovištích, vysokohorské lesy pod hranici stromové vegetace a lesy v klečovém lesním vegetačním stupni. **Lesy zvláštního určení** se nacházejí v pásmech hygienické ochrany vodních zdrojů, v ochranných pásmech zdrojů přírodních léčivých a stolních minerálních vod a na území národních parků a národních přírodních rezervací. Do této kategorie dále patří například lesy lázeňské, příměstské, sloužící lesnickému výzkumu, v uznaných oborách a v samostatných bažantnicích. Lesy nezařazené do předchozích dvou kategorií náleží do **lesů hospodářských**.*

Největší zásah do lesních ekosystému možno očekávat při průchodu navrhované trasy rychlostní silnice R55 komplexem Hodonínské doubravy, která je zařazena mezi evropsky významné lokality. Jde o cenný komplex doubrav s výskytem chráněných a ohrožených druhů rostlin a živočichů. Hodnotnější části tohoto komplexu se však nachází ve větší vzdálenosti od stávající silnice. Lesní porosty v okolí komunikace jsou znehodnocené nepřiměřeným hospodařením a výsadbou nevhodných druhů dřevin. Stavbou dojde k přímé likvidaci části pruhu lesa v šířce cca do 50 m od stávající komunikace. Samotným rozšířením komunikace nepředpokládáme výraznější změnu negativních vlivů na lesní komplex oproti současnému stavu ani zánik či vážnější oslabení populací zjištěných významných a chráněných druhů rostlin. Mimo přímou likvidaci významných chráněných druhů bylin které zde byly nalezeny, dojde k likvidaci několika jedinců jabloně lesní bez možnosti realizace kompenzačních opatření ve smyslu provedení transferu. Realizací záměru dojde také k zásahu do porostního pláště vytvořeného podél stávající silnice. Jeho odstraněním však neočekáváme narušení stability nebo zhoršení zdravotního stavu porostu uvnitř komplexu.

Lesní pozemky dotčené posuzovaným záměrem náleží do kategorie lesů hospodářských, kromě severozápadní části od Hodonína směrem před silnicí I/55, kde porost navazuje na místní ZOO. Zde se nachází lesy zvláštního určení zařazené do subkategorie příměstských a rekreačních lesů, porostní skupiny jsou vzrůstově diferencované.

Vzhledem k umístění záměru v okrajové části Hodonínské Doubravy, která je značně degradované nevhodným hospodařením a výstavbou stávající silnice I/55, nepředpokládáme, že tento zásah bude mít výraznější negativní dopad na ekologickou hodnotu a funkce, které plní les v této oblasti. Neočekáváme ohrožení stability lesních porostů, zvýšení nebezpečí eroze, nepřiměřené poškození půdy nebo vodního režimu v daném území.

U dalších dvou zásahů do lesních komplexu jde o úzký pás lesa, který je součástí nadregionálního nebo regionálního biokoridoru. Realizací záměru kromě úbytku málo kvalitní lesní hmoty nenastane negativní vliv na tyto ekosystémy.

Technický dopad na lesní ekosystémy

Dle vyhlášky č. 84/1996 Sb. o lesním hospodářském plánování se v lesních porostech vymezují jednotky prostorového rozdělení lesa pro usnadnění orientaci v lese a umožnění jednoznačné identifikace části lesa při plánovacích, hospodářských, evidenčních a kontrolních činnostech. Jednotkami prostorového rozdělení lesa jsou: oddělení, dílec, porost, porostní skupina a etáž, přičemž porost je základní jednotkou tohoto rozdělení, která musí být vždy vylišena.

V rámci technického dopadu se hodnotí omezení lesního hospodaření spojeného s realizací posuzovaného záměru, zamezení přístupu na lesní pozemky narušené rozdělením prostorového uspořádání lesa na jednotlivé segmenty a úbytek lesní hmoty.

Vzhledem k charakteru záměru, rozšíření stávající silnice, nelze předpokládat zásah do lesního hospodaření, jeho realizace nebude mít negativní vliv na uspořádání lesní dopravní sítě, ani vliv na ostatní zařízení v lesích. Vzhledem k uspořádání porostů a dopravní linek, které směřují kolmo k posuzovanému záměru, rozšířením komunikace nedojde k omezení dopravní obslužnosti lesa. Hlavní dopravní trasy s napojením na stávající silnici jsou vedeny v prostoru křižovatek MÚK Hodonín-západ v km cca 48,000. Stávající mostní objekt bude demolován a postaven nový, takže průchod pro lesní cestu zůstane zachován. Další přechod je cca v km 46,000 v prostoru vedení cyklistické stezky. Tato cesta bude zachována v nadjezdu.

K částečnému omezení přístupu k jednotlivým lesním pozemkům může dojít v rámci stavebních prací. Vyhodnocení úbytku lesní hmoty bude součástí inventarizace, která bude zpracována v dalším stupni projektové dokumentace. Lze však předpokládat, že tento úbytek vzhledem k zasaženému území a nízké kvalitě dřevné hmoty z hlediska produkce nebude výrazný.

2.9.2 Biologická rozmanitost

Tato podkapitola je nově přidána na základě Sdělení MŽP, které požaduje strukturu Podkladu vycházející z aktuální legislativy ZPV. Do struktury Dokumentace EIA z roku 2009 tak byly doplněny nové kapitoly dle novely ZPV, která byla provedena zákonem č. 326/2017 Sb., a vstoupila v účinnost od 1.11. 2017 (jedná se o tzv. Transpoziční novelu na základě revidované směrnice EIA – směrnice EP a Rady 2014/52/EU ze dne 16.4.2014, kterou se mění směrnice Rady 2011/92/EU o EIA).

Biologická rozmanitost (biodiverzita) znamená variabilitu všech žijících organismů; zahrnuje diverzitu v rámci druhů, mezi druhy i diverzitu ekosystémů. Je popsána jako rozmanitost života ve všech jeho formách, úrovních a kombinacích. Přitom nejde o pouhý součet všech genů, druhů a ekosystémů, ale spíše o variabilitu uvnitř a mezi nimi.

Za základní dokument, který se týká ochrany biologické rozmanitosti je považována Úmluva o biologické rozmanitosti, která byla podepsána na Summitu Země v Riu de Janeiro 5. června 1992. Usiluje o zachování diverzity genové, druhové a ekosystémové.

Území dotčené záměrem má v převážné části ochuzenou biologickou rozmanitost (intenzivně využívaná orná půda, ruderalní plochy, chovné rybníky). Výjimku představuje regionálně cenná Hodonínská Doubrava, uchováující zbytky teplomilných doubrav s navázaným množstvím druhů rostlin, hmyzu i obratlovců. Kromě tohoto unikátního fenoménu jsou v území z pohledu biodiverzity relativně cenné též drobné plochy dřevin (větrolamy, doprovod vodních toků apod.), vinice sady a zahrady, drobné vodní plochy v obcích i porosty ruderalních rostlin na některých místech u obcí nebo podél silnice I/55 – tyto plochy sice samy o sobě neoplývají nadprůměrnou biodiverzitou, ale umožňují výskyt mnohých druhů, které by jinak v intenzivní zemědělské krajině nemohly přežít.

V úseku mezi Rohatcem a Hodonínem trasa prochází zemědělskou krajinou. V bezprostředním okolí silnice se zde nachází téměř výhradně nepřírodní biotopy zahrnující silniční násypy (X7B), často zarostlé náletovými dřevinami (X12B) a přecházející do extenzivních polí (Iad) (X3), intenzivně obhospodařovaných luk (X5) a polních kultur (X2). Část úseku blíže Rohatci je písčitéjší a na silničních násypech a polních ladách jsou místy hojné psamofilní druhy (částečný přechod od biotopu X7B k degradovaným suchým trávníkům T3). Relativně cenný je také podmáčený příkop u silnice ve střední části lokality před odbočkou na Ratíškovice (výskyt některých ostřic a dalších vzácnějších rostlin). Prakticky jen v okolí toku Olšička se nachází přírodní biotop – fragment lužního porostu (L2.2) s poměrně zachovalou skladbou dřevin i reprezentativním bylinným patrem, i když i zde je část porostu silně ruderalizována.

V úseku, kde trasa prochází **Hodonínskou Doubravou**, je zastoupení přírodních biotopů o poznání vyšší. Většina lesních porostů na obou stranách silnice je přeměněná, nebo degradovaná z původních teplomilných doubrav (L6.3), které se zde však také ve fragmentech vyskytují. Tyto cenné části porostů s nejhojnějším výskytem vzácných druhů rostlin se vyskytují na třech místech přibližně ve střední části úseku, kvalitně vyvinuty hlavně jižně od silnice. Některé části porostu je možné klasifikovat jako panonské dubohabřiny (L3.4), které jsou v podstatě degradovanými teplomilnými doubravami, většinou s jednoznačnou dominancí dubu letního, ale s ochuzeným a eutrofizovaným, případně expanzními druhy invadovaným bylinným patrem. Výjimečně se vyskytují mladé lipiny náležící také do tohoto biotopu. Časté jsou také porosty s převahou náletových dřevin (X12B), případně mladé monokultury borovice (X9A), nebo paseky s čerstvě vysazenými přirozenými dřevinami. Ve vlhkých místech se vyskytují jasanovo-olšové luhy (L2.2), které jsou zvláště jižně od silnice místy poměrně reprezentativní. Cenný je lokální výskyt zachovalé mokřadní olšiny (L1) v místech kde severně od silnice protéká potok Studená chodba (populace chráněné žebračky bahenní). Světliny na písčích a ruderalizovaná místa podél silnice a u nezpevněných cest spadají do biotopu ruderalní bylinná vegetace mimo sídla (X7B), místy však připomínají suché trávníky (přírodní biotop T3) a hostí některé vzácnější teplomilné druhy rostlin, např. diviznu brunátnou.

V úseku na **hrázích Hodonínských rybníků** jsou vyvinuty zejména nepřírodní biotopy v nich převládající nálety pionýrských dřevin (X12B) porůstající obě strany současné silnice (vrby, topoly, akáty). Litorál je vytvořen jen lokálně v zálivech a je tvořený hlavně porosty rákosu (M1.1), vzácně byl přítomen i úzký pás ostřic. Vodní makrofyta se nevyskytují ani v rámci vodní plochy rybníků ani v rámci vodního toku Kyjovky, která lokalitou protéká – obojí lze tedy zařadit do biotopu X14 (vodní toky a nádrže bez ochranné významné vegetace).

Některé cenné druhy bylin se vzácně vyskytují v rámci fragmentů ruderalní bylinné vegetace (X7B) na silničních náspech.

Úsek mezi Lužicí a MÚK Břeclav (konec trasy) prochází intenzivní zemědělskou krajinou. V bezprostředním okolí silnice se podobně jako v prvním úseku nachází pouze nepřírodní biotopy zahrnující silniční násypy (X7B), zčásti zarostlé náletovými dřevinami (X12B) a přecházející do intenzivně obhospodařovaných polí (X2) a trvalých zemědělských kultur (X4). V menší míře jsou zastoupena malá políčka a extenzivní sady (X3, X13 – u Lužic a Mikulčic) nebo vysázené větrolamy. Drobná ploška ruderalní bylinné vegetace (X7B) na dálničním násypu v MÚK Břeclav místy připomíná suché trávníky (T3) se zastoupením některých vzácnějších teplomilných rostlin.

Za účelem zachycení vývoje biotopů v čase bylo provedeno porovnání s mapovou vrstvou mapování biotopů AOPK ČR. Tento podklad obsahoval vymapované biotopy pouze pro území Bzenecké Doubravy; ve zbytku zájmového území nebylo státní mapování provedeno, s jedinou výjimkou doprovodného porostu potoka Olšička. Ve srovnání je patrné, že předmětný podklad se od námi provedeného zmapování biotopů částečně liší. Jedná se o rozdíly, které jsou zjevně způsobeny odlišnými přístupy mapovatelů (drobné rozdíly v rozlišení biotopů L6.3/L3.4 a L1/L2.2, přístup k vylišování biotopů X10 a X9 apod.), případně průběhem hospodaření v lesích (nově vzniklé paseky, vyrůstající les na starých pasekách). Rozdíl je způsoben též větší podrobností našeho průzkumu, kdy byly rozlišovány i menší fragmenty biotopů. Na základě této analýzy i na základě porovnání údajů z původních průzkumů celého území a nových průzkumů lze nicméně konstatovat, že k žádným podstatným změnám v zastoupení biotopů v zájmovém území nedošlo. Z hlediska biodiverzity je důležitý také počet druhů organismů v území, který se díky nově provedeným průzkumům oproti původní dokumentaci navýšil, tento rozdíl je však dán pouze vyšší podrobností těchto průzkumů. Nově zjištěné druhy nezakládají nové skutečnosti a korespondují s již dříve známým charakterem území.

2.9.3 Migrace

V době zpracování původní Dokumentace EIA byl migrační potenciál hodnocen podle „Metodické příručky k zajišťování průchodnosti dálničních komunikací pro volně žijící živočichy, AOPK 2001“ a Technických podmínek Ministerstva dopravy – TP 180 Migrační podmínky pro zajištění průchodnosti dálnic a silnic pro volně žijící živočichy, Evernia 2006.

Od doby zpracování původní Dokumentace EIA byly vydány tři metodické příručky pro hodnocení a řešení migrační průchodnosti silničních komunikací. První publikace (Ochrana průchodnosti krajiny pro velké savce, Evernia, 2010) obsahuje koncepci řešení ochrany průchodnosti krajiny pro velké savce v České republice. Vymezuje síť migračně významných území (MVÚ) a dálkových migračních koridorů (DMK), které se staly doporučeným podkladem územního plánování a dalších koncepčních materiálů. Síť MVÚ a DMK byla v roce 2017 aktualizována v rámci projektu „Komplexní přístup k ochraně fauny terestrických ekosystémů před fragmentací krajiny v ČR, EHP-CZ02-OV-1-028-2015“. Výstupem tohoto projektu je tzv. „Biotop vybraných zvláště chráněných druhů velkých savců“ (dále biotop). Tento podklad je AOPK ČR od ledna 2020 poskytován ve formě jedné spojité polygonové GIS vrstvy (shp) jako územně analytický podklad (ÚAP) dle novelizované vyhlášky č.500/2006 Sb. o územně analytických podkladech, územně plánovací dokumentaci a o způsobu evidence územně plánovací činnosti jako jev 36B.

Druhá publikace (Průchodnost silnic a dálnic pro volně žijící živočichy, Evernia, 2011) výrazně rozšiřuje komplexnost hodnocení migračního potenciálu – z původně tří hodnocených skupin živočichů (A, B a C) bylo hodnocení rozšířeno na 7 kategorií A - G. Podrobněji také řeší problematiku opatření, která je třeba přijmout pro zajištění dostatečné migrační průchodnosti komunikací. Tato publikace byla aktualizována a výrazně rozšířena v roce 2020 vydáním třetí publikace – metodiky „Doprava a ochrana fauny v České republice, AOPK 2020“

Kapitola byla aktualizována v souladu s novým požadavky na podrobnost zpracování migrační studie.

MIGRAČNÍ POTENCIÁL ÚZEMÍ

Řešená trasa prochází střední částí Dolnomoravského úseku. Dotčené území je tvořeno převážně intenzivně využívanou ornou půdou, cennější území se nachází v blízkosti města Hodonín – Hodonínská doubrava a soustava Hodonínských rybníků v nivě vodního toku Kyjovka.

Podle kategorizace území ČR z hlediska výskytu a migrace velkých savců se dotčené území nachází v kategorii I – území významné. Je to území s periodickým výskytem druhů ze skupiny jelen, los, rys, medvěd, vlk nebo oblasti vedlejších migrací těchto druhů.

Území patří mezi oblasti fragmentované dopravou, trasa neprochází přes žádný polygon nefragmentované krajiny (UAT), vede pouze po okraji polygonu č.129 – tvořený mírně zvlněnou krajinou vinic v okolí obce Velké Bílovice.

Migrační potenciál území lze v úseku km 50,000 – 63,350 označit za nízký. Severně i jižně od tohoto úseku komunikace se nachází intenzivně obhospodařované zemědělské pozemky a větrolamy, které nabízejí podobné potravní i krytové možnosti, pravděpodobnost migrace živočichů (především větších savců) je tedy malá a je značně závislá na pěstované plodině a polních pracích (sklizeň, orba).

Největší význam pro širší skupinu živočichů má úsek 45,500 – 48,000 procházející po hranici EVL Hodonínská doubrava a navazující úsek 48,000 – 49,000 procházející přes Hodonínskou rybníční soustavu.

Jako ekologicky cenné lokality jsou považovány takové lokality, které svým stavem a velikostí poskytují podmínky pro trvalé populace živočichů nebo jsou důležitým biokoridorem. V rámci řešeného území jsou to zpravidla lokality odlišující se od „celkového průměru území“, např. lesní remízky v polní krajině, mokřad v suché krajině, bezlesí v lesnaté krajině apod.

- Hodonínská doubrava
- mokřad Černé bláto
- Hodonínská rybníční soustava
- niva řeky Moravy
- Hodonínské cihelny

Z těchto lokalit lze předpokládat případné migrace do ostatních částí krajiny, při kterých by mohlo dojít ke střetu záměru s migračními trasami živočichů.

V dotčeném území byly vymezeny následující migrační profily, jejich umístění je graficky znázorněno v mapové příloze, která je součástí Přílohy 5.

Migrační profil je místo křížení současných migračních tras živočichů s navrhovanou pozemní komunikací. Zde se střetává biotická a technická složka.

L 1, potok Olšička, km 41,284

- migrační profil lokálního významu
- relativně přirozené charakter koryta, kvalitní břehový porost
- křížení se I/55 rámovým propustkem o rozměrech cca v = 1,4 – 1,7 m, š = 3,6 m, d = 27 m
- propustek využíván menšími živočichy do velikosti lišky, pravděpodobně i obojživelníky, případně adaptovanými jedinci černé zvěře
- vzhledem k velikosti propustku v současnosti nevýznamná migrační trasa pouze pro menší savce a živočichy vázané na vodní prostředí

R 1, Hodonínská doubrava, km 45,500 – 48,000

- migrační profil regionálního významu
- zbytky teplomilných doubrav s výskytem chráněných a ohrožených druhů rostlin, místy nahrazeny nepůvodními porosty borovice a náletem akátu
- významná jako zdrojová lokalita i pro migrace živočichů za potravou (plazi, ptáci, savci) a na místa rozmnožování (obojživelníci)
- podle provedených průzkumů a informací mysliveckého hospodáře zde běžně dochází k přesunům zvěře přes silnici směrem k městu Hodonín, průměrné roční ztráty zvěře jsou 15 – 20 ks (jen případy nahlášené policii, skutečné ztráty jsou pravděpodobně vyšší)

L 2, potok Studená chodba, km 47,470

- migrační profil lokálního významu
- členitý tok bez známek znečištění vody, přirozený charakter koryta
- křížení se I/55 mostem o rozměrech cca v = 3 m, š = 5 m, d = 20 m; podmostí zcela zaplněno vodou, bez suchých cest
- potenciální tahová trasa obojživelníků mezi sušší lesní částí a mokřady při okrajích lesa

L 3, struskovod a lesní cesta, km 47,649

- migrační profil lokálního významu
- most převádějící struskovod a lesní cestu pod stávající I/55
- stopy živočichů nezjištěny, pravděpodobně méně využívaný podchod živočichy do velikosti lišky, výjimečně i prasete divokého

R 2, Hodonínsko-Lužická rybníční soustava, km 48,000 – 49,000

- migrační profil regionálního významu
- intenzivní rybářské využití, kapro-kachní hospodářství
- významná tahová trasa ptáků, lovecké koridory netopýrů, pravděpodobný je i tah vodních skokanů přes silnici (hráz mezi rybníky)

R 3, potok Kyjovka, km 48,640

- migrační profil regionálního významu
- nečlenitý, regulovaný tok, cejnové rybí pásmo
- zaznamenané druhy: kachna divoká, potkan (hojně), možnost výskytu bobra a vydry
- významná migrační trasa

L 4, potok Svodnice, km 56,400

- migrační profil lokálního významu
- zregulovaný menší tok, v letním období velmi nízký průtok, vysychání, upevněné a narovnané břehy
- v okolí toku zaznamenaný stopy srnčí a černé zvěře

Tabulka 39: Migrační potenciál území pro jednotlivé kategorie živočichů.

Kategorie	Migrační potenciál území
A Velcí savci	Biotop vybraných zvláště chráněných druhů velkých savců: Posuzovaný úsek nekříží žádný migrační koridor velkých savců, ani se nevyskytuje v bezprostřední blízkosti tohoto biotopu. Nejbližší biotop ZCHD velkých savců prochází územím cca 2,6 km na západ od úseku a dále pak cca 4 km v jihozápadně podél hranice se Slovenskou republikou. Výskyt velkých savců v dotčeném území je málo pravděpodobný – vzhledem k souběhu úseku 5512 se zastavěným územím a polní krajinou v okolí úseku 5513.
B Středně velcí kopytníci	Na úseku 5512 lze identifikovat jednu migrační trasu v km 41,0 - 42,0 lokálního až regionálního významu. Tato trasa se nachází v nezastavěném území mezi Rohatcem a Hodonínem a propojuje lesní porosty Hodonínské doubravy s lesy v okolí řeky Moravy. V současné době je toto místo průchodné pouze přes vozovku, na stávající silnici I/55 se nachází mostní objekt přes vodoteč, který je omezeně průchodný pouze pro kat. C. Na ostatních částech úseku 5512 dochází k běžným denním přesunům místní zvěře, při kterých dochází k častým střetům se zvěří této kategorie (zejména srnec obecný) na stávající silnici I/55. Na úseku 5513 jsou v rámci celého úseku evidovány také četné střety se zvěří této kategorie. Migrační trasy lokálního až regionálního charakteru lze předpokládat na těchto místech: <ul style="list-style-type: none"> • Km 54,0 – 55,0 volně přístupné území mezi obcemi Mikulčice a Moravská Nová Ves • Km 57,0 – 58,0 podél biokoridoru tvořeného porostem potoka Svodnice a blízkého větrolamu, volně přístupné území mezi obcemi Mikulčice a Moravská Nová Ves
C Savci do velikosti jezevce a lišky	Liška, kuny, jezevec, zajíc: Jejich migrace v území je pouze v rámci běžných denních potulek za potravou v rámci teritoria, především podél břehových porostů vodních toků nebo mezi okrajem lesních porostů a polní ploch. Vydra říční: Řeka Kyjovka představuje lokalitu jejího pravidelného výskytu i migrační trasu. Veverka, plši, kuny: savci žijící v korunách stromů, stálé druhy bez migračních tendencí. V km 46,0 – 48,0 bude zasažena jejich lokalita potenciálního výskytu.
D Obojživelníci, plazi	Obojživelníci: V území nejsou evidována žádná kolizní místa na komunikacích. V území lze předpokládat tyto tahové cesty za rozmnožišti: <ul style="list-style-type: none"> • Km 42,0 – 44,0 mezi lesem a vodní plochou jižně od stávající I/55 • Km 45,5 mezi lesem a vodními plochami jižně od stávající I/55 • Km 47,5 potok Studená chodba • Km 48,6 potok Kyjovka • Km 56,4 potok Svodnice • Km 60,0 mezi polem a požární nádrží v obci Hrušky, podél větrolamu Plazi: Výskyt plazů je vázán především na osluněné části břehových porostů, větrolamů nebo okrajů lesních porostů. Jejich migrace jsou pouze lokálního rozsahu – přesuny v rámci jedné lokality za potravou a na zimoviště.
E Ryby a ostatní vodní živočichové	Záměr kříží pouze jeden významnější vodní tok – Kyjovka v km 48,6. Tento tok je však v dotčeném úseku upraven a fragmentován několika příčnými stupni. Záměr dále kříží pouze drobné vodní toky nebo vodní toky fragmentované soustavami rybníků. Význam dotčeného území se pro tuto kategorii se proto předpokládá pouze lokálního významu.
F Ptáci, netopýři	Potenciální letové koridory ptáků a netopýřů lze předpokládat na těchto místech: <ul style="list-style-type: none"> • Km 46,0 – 48,0 při průchodu okolo Hodonínské doubravy • Km 48,0 – 49,0 Kyjovka a soustava rybníků • Km 56,4 – potok Svodnice • Km 60,0 – větrolam v obci Hrušky, křížený silnicí I/55

Kategorie	Migrační potenciál území
<p style="text-align: center;">G Suchozemští bezobratlí a společenstva rostlin a živočichů</p>	<p>Záměr prochází v trasa původní I55, kde je minimální zastoupení přírodních biotopů. Pouze v km 46,0 – 48,0 při průchodu okolo Hodonínské doubravy lze předpokládat výskyt společenstev rostlin a živočichů.</p>

VLIVY NA MIGRAČNÍ POTENCIÁL ÚZEMÍ

Vzhledem k charakteru území, kterým posuzovaný záměr vede, lze předpokládat negativní působení tělesa na migrace lokálního charakteru (běžné pohyby zvěře za potravou), v místě přechodu přes Hodonínské rybníky a Hodonínskou doubravu charakteru regionálního (tah živočichů podél vodních toků na rozmnožiště, narušení hnízdišť a tahových tras ptáků a netopýrů).

Současný stav

Stávající silnice z hlediska hustoty provozu představuje výraznou migrační bariéru, která je vzhledem ke kategorii komunikace snadno překonatelná. Tato kombinace představuje **výrazné riziko střetu** vozidel s živočichy a omezení jejich migračních možností.

Období výstavby

Během výstavby lze vlivem hluku ze stavební činnosti očekávat částečné vyprázdnění okolí stavby a přesun živočichů do klidnějších částí krajiny. Tento stav je však pouze dočasný, po ukončení stavby dojde k opětovnému osídlení opuštěného území.

Období provozu

Realizací záměru nedojde k vytvoření nového cizorodého prvku v krajině, dojde pouze ke zvětšení rozsahu negativního působení stávajícího tělesa. Lze tedy předpokládat, že u místních populací živočichů nedojde k výrazné změně chování a migračních tras. Rozšířením komunikace a zvýšením rychlosti vozidel tak dojde ke zvýšení rizika střetu s migrujícími živočichy a snížení úspěšnosti překonání komunikace. Realizací záměru nebude současný migrační potenciál území výrazně omezen, u některých objektů může být naopak při realizaci navržených opatření zvýšen včetně snížení mortality živočichů při střetu s vozidly.

Pro zvýšení migračního potenciálu platí obecná opatření, uvedená v kapitole D.IV. Bližší popis stavu migračních profilů, které byly popsány v kap.C.II.5., po realizaci záměru je uveden níže. Navržená opatření pro zvýšení migračního potenciálu jsou uvedena v kapitole D.IV.

L-1, potok Olšička, SO 201, km 41,284

— stávající propustek neumožňuje migraci všech místních druhů živočichů (nedostatečné parametry pro srnčí a černou zvěř)

R-1, Hodonínská doubrava, km 45,500 – 48,000

— velké riziko střetu vozidel se zvěří

L-2, potok Studená chodba, SO 202, km 47,470

— stávající nosná konstrukce bude demolována vzhledem k nevyhovujícím šířkovým parametrům, stavebnímu stavu a stanovené únosnosti, nahrazen mostem o vnitřních rozměrech podmostí: š = 10,3 m, v = 2,5 m, d = 28,0 m

L-3, struskovod a lesní cesta, SO 203, km 47,649

— stávající nosná konstrukce bude demolována vzhledem k nevyhovujícím šířkovým parametrům, stavebnímu stavu a stanovené únosnosti, nahrazen mostem o vnitřních rozměrech podmostí: $\xi = 7,8$ m, $v = 3,3$ m, $d = 28,2$ m

R-2, Hodonínsko-Lužická rybniční soustava, km 48,000 – 49,000

— riziko střetu vozidel s ptáky a netopýry

R-3, potok Kyjovka, SO 204, km 48,640

— riziko střetu vozidel s migrujícími živočichy

— stávající mostní konstrukce bude rozšířena

L-4, potok Svodnice, km 56,400

— zachovat rozměry i typ konstrukce

Realizace záměru nepředstavuje vytvoření nového prvku v krajině, pouze dojde ke zvětšení jeho bariérového efektu. Návrhová kategorie a výhledové intenzity dopravy mohou způsobit především zvýšení mortality přebíhajících nebo přeletujících živočichů (vysoká rychlost projíždějících vozidel + střední dělící pás = nízká úspěšnost přeběhnutí).

Jako nejproblematičtější se jeví úsek přes Hodonínskou doubravu. V současném stavu není stávající silnice I/55 v prostoru Hodonínské doubravy vážnou překážkou pro větší savce. Podle zjištěných údajů a provedených průzkumů zde dochází k pravidelnému přebíhání silnice srnčí a černou zvěří (v nočních hodinách, kdy je provoz slabší). Tento úsek proto bude nutné trvale oplotit pro snížení mortality živočichů i zachování bezpečnosti provozu.

Celkově lze říci, že vliv stavby na migrační trasy živočichů bude při dodržení navržených opatření únosný, nedojde k výraznému omezení migračních tras, u některých objektů může vhodnou úpravou dojít i ke zvýšení jejich migračního potenciálu

V další fázi projektové přípravy je vhodné zpracovat podrobnou migrační studii s upřesněním navržených opatření.

Na základě biologických průzkumů a podrobné migrační studie je také nutné zajistit během výstavby průběžný monitoring migračních tras především v okolí vodních toků a biokoridorů a v případě ohrožení migrujících živočichů stavební mechanizací provést opatření minimalizující škodlivé činnosti (realizace suchých propustků, dočasných migračních zábran, odchyťových zařízení, záchranných transferů apod.).

Vyhodnocení významného vlivu změn na biotu

Vyšší počet zjištěných druhů rostlin oproti původnímu průzkumu z roku 2008 je způsoben podrobnějšími průzkumy v letech 2020 a 2021. Na druhou stranu ne všechny dříve zjištěné významné druhy rostlin byly v území potvrzeny, což však nutně neznamená, že se zde již nevyskytují. Celkový charakter území a zastoupených biotopů se oproti době zpracování původní dokumentace EIA nezměnil.

Dle nových průzkumů realizovaných v letech 2020 a 2021 se charakter území a biotopů z hlediska fauny výrazně nezměnil. Nově nalezeno bylo několik zvláště chráněných druhů zejména ptáků. Významné negativní vlivy na tyto druhy však nelze očekávat, opatření budou součástí dalších stupňů projektové dokumentace záměru.

Pro hodnocení migrační prostupnosti krajiny je od roku 2019 v platnosti nový územně plánovací podklad – biotop vybraných druhů ZCHD velkých savců, který však hodnocený záměr nekřížuje. Také byla novými metodika výrazně rozšířena podrobnost zpracování migračních studií. Tyto dvě změny však nejsou pro hodnocený záměr významné, jsou dostatečně ošetřeny podmínkami uvedenými ve stanovisku EIA (č. 51 – 63).

Není nutné nové hodnocení dle ZPV.

Komentář ke stanovisku EIA:

K problematice vlivů na biotu zájmového území se vztahují tyto podmínky stanoviska EIA:

– *pro fázi přípravy:*

2. Pro minimalizaci vlivů na populace obou druhů netopýrů, roháče obecného a přástevníka kostivalového opatřit silnici v kontaktu s EVL Hodonínská doubrava po obou stranách stěnou, která sníží riziko střetu jedinců s projíždějícími vozidly (nejedná se o protihlukové opatření). Pro stanovení optimálního rozsahu (tj. délky a výšky) a charakteru tohoto opatření doporučujeme provést monitoring pohybu těchto druhů v blízkosti silnice a to během projektové přípravy záměru a realizace záměru. Pro stanovení účinnosti a pro možnou optimalizaci tohoto opatření doporučujeme provedení následného monitoringu po dobu pěti let po zahájení provozu posuzovaného záměru. Monitoring doporučujeme provést za použití objektivní zjišťovací metody např. použitím ultrazvukového detektoru s možností počítačového vyhodnocení záznamů.
22. V souvislosti s požadavkem začlenění trasy komunikace do krajiny je třeba provést terénní úpravy včetně vegetačních úprav náspů a výsadby doprovodné zeleně, a to v souladu s ochranou přírody a krajiny.
23. V maximální možné míře zachovat vzrostlou vegetaci na levé straně komunikace (krajinotvorná funkce, optická izolace záměru).
24. V rámci dalšího stupně projektové přípravy aktualizovat biologické průzkumy a na jejich základě stanovit konkrétní podmínky pro minimalizaci vlivů na nalezené zvláště chráněné druhy.
25. Minimalizovat zábor půdy v lesním komplexu Hodonínské doubravy.
26. Minimalizovat dočasný zábor při průchodu lesními celky.
27. Před zahájením stavby provést transfer ohrožených a chráněných druhů bylin (ostřice černoklasá, kosatec sibiřský, kamýšek obecný, kruštík širolistý) do vhodné lokality mimo posuzovanou trasu v souladu s §56 zák. č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů.
28. Zabránit poničení hraničních stromů se stavební zónou od těžké techniky vhodným ohrazením kmenů, plotem.
29. Před zahájením stavby provést transfer ohrožených druhů bylin (kruštík širolistý, skřípinec Tabernemontanův a mléč bahenní) a vysadit je po zapojení vegetace na nových plochách násypu v souladu s §56 zákona č. 114/1992Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů.
30. Pro snížení mortality zvěře a zajištění bezpečnosti provozu i při průchodu Hodonínskou doubravou (cca km 45,500 – 48,000) instalovat oplocení po obou stranách komunikace.
31. V případě umístění návěstní tabule nebo mýtné brány v tomto úseku jejich konstrukci upravit tak, aby fungovaly jako přechod pro veverka.
32. V prostoru zářezu stávající silnice I/55 v severní části Hodonína, který je významným centrem biodiverzity hmyzu vytvořit obdobný biotop bezlesého charakteru na nově vytvořeném zářezu.
33. V závislosti na technických možnostech prověřit možnost úpravy zasažených břehových částí Lužického a Písečenského rybníka do pozvolných sklonů 1:10 pro obnovu litorálu a obnovení jejich dřevinného doprovodu novou výsadbou (olše, vrba, topol černý); prověřit možnost využití této lokality jako náhradní mimolesní lokality za odstraňované topoly v EVL Hodonínská doubrava vč. případného vytvoření náhradních biotopů (litorální zóna plynule přecházející na bezlesý břeh rybníků a na násyp komunikace).
34. Při rozšiřování hráze Lužického a Písečného rybníka ponechat horní část v kolmé poloze pro zabránění vstupu obojživelníků na vozovku.
35. K zamezení střetům automobilů s přelétajícími ptáky a netopýry na hrázi Písečného a Lužického rybníka tělesa rychlostní silnice vybudovat z přírodního materiálu fyzické bariéry – neprůhledné, nelesknoucí se.
36. Z vnější strany osázet bariéry pásem zeleně sahající do výše bariéry a postupně se snižující.
37. Kompenzovat kácení vzrostlé lesní zeleně formou výsadeb v jiných lokalitách s obdobným ekotopem; při plánování vegetačních úprav je potřeba věnovat zvýšenou pozornost nalezení vhodných lokalit pro výsadbu; pro tyto lokality je nutno zvolit vhodnou dřevinnou skladbu tak, aby se jednalo o skutečnou kompenzaci, jež bude přínosem pro ekologickou stabilitu území dotčeného stavbou a provozem rychlostní silnice.

38. Pro kompenzační výsadby mimolesní i lesní zeleně 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).
39. Kompenzovat břehové a doprovodné porosty vodních toků a vodních ploch poškozených či zničených výstavbou silnice jejich revitalizací, včetně výsadby domácích dřevin odpovídajících stanovištním podmínkám.
40. U přeložek komunikací provést obnovu doprovodných porostů, přičemž je vhodné využít pro výsadbu (místo častých ovocných dřevin) domácích stanovištně odpovídajících dřevin.
41. Realizovat výsadbu izolační zeleně mezi tělesem navrhované silnice a obytnou zástavbou dotčených obcí. Konkrétní rozsah a podmínky budou stanoveny na základě místních podmínek a majetkových vztahů k dotčeným pozemkům.
42. Do náhradních výsadeb i mimo les zahrnout topol černý a jabloň lesní pro kompenzaci odstraňovaných stromů těchto druhů v trase stavby, využít k tomu sazenice s původem v mateřských stromech (z jejich semen, popř. řízků u topolů).
43. Zářezy ponechat stepního charakteru, s roztroušenou zelení.
44. Jako osivo nových zářezů zvolit tzv. motýlokvěté směsi; v úseku EVL Hodonínská doubrava (CZ0624070) travní směs upravit pro danou lokalitu a její složení předem konzultovat a schválit s AOPK ČR, středisko Brno.
45. Navrhnout autorizovanou osobou a s příslušným správním úřadem projednat úpravy územního systému ekologické stability vyplývající ze zásahů do jeho jednotlivých prvků.
46. V km 54,500, 56,100, 56,400, 57,500, 58,300 a 59,300 navrhnout objekty pro překonání vodních toků a lokálních biokoridorů, prověřit překonání vodotečí tak, aby se zvýšil dosavadní migrační potenciál (např. místo propustků navrhnout přemostění typu tubosider větších průměrů, popř. mostní objekt).
47. U přeložky bezejmenného toku v oblasti Hodonínské doubravy (cca km 46,220 – 47,470) preferovat přírodě blízké koryto bez zpevňovacích prvků (revitalizaci s případným meandrováním) a jen u míst s rizikem podemilání tělesa silnice (levý břeh, u příp. meandrů levobřežní výsep) využít v nezbytných případech zpevnění (kamennou rovnaninu kladenou na sucho, nikoliv dlažbu a vegetační tvárnice).
48. Zajistit průchodnost mostů v km 41,280 (Olšička) a 48,640 (Kyjovka) v rozměrech parametrů regionálního biokoridoru (např. Olšička: třípólový most rozpětí 3 x 10m, světlá výška 5m, Kyjovka: dle technických možností v omezeném šířkovém prostoru).
49. Zajistit funkční přetrasování RBK 140 (např. od Písečného dolního rybníka proti proudu propojovacího kanálu odbočujícího ze Studené chodby v prostoru silnice 1/51 (ul. Velkomoravská) a dále proti jejímu proudu, pod most (křížení v km 47,470), který takto následně upravit pro parametry lokálního biokoridoru, aby byla zachována jeho migrační prostupnost (např. třípólový most)).
50. Prověřit možnost vytvoření funkčního přechodu lokálního biokoridoru v km 51,600 podobně jako je to navrženo v km 54,500, 56,400, 57,500 a 58,300 (např. most nebo objekt typu tubosider).

Ochrana migrační průchodnosti

51. V dalších stupních přípravy záměru zpracovat podrobnou migrační studii pro detailní technický návrh opatření pro zajištění migrace (podchody, zábrany, náhradní stanoviště); zvláštní pozornost věnovat migraci obojživelníků a migraci zvěře; během projektové přípravy záměru, během realizace a po ukončení realizace záměru (po dobu minimálně pěti let od uvedení do provozu) provádět průběžný monitoring migračních tras především v okolí vodních toků a biokoridorů a v případě možného ohrožení migrujících živočichů stavebními pracemi a provozem provést opatření minimalizující škodlivé činnosti (realizace suchých propustků, dočasných migračních zábran, odchyťových zařízení, záchranných transferů, náhradních stanovišť apod.) v souladu s §56 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů.
52. Sedimentační jímky před propustky navrhnout s pozvolnými stěnami (kolmé stěny jímky jsou pastí pro živočichy).
53. Preferovat rámový typ propustku s nezpevněným dnem.

54. Zajistit přirozené navádění živočichů do propustků (naváděcí keře, hromada kamení či větví po stranách propustků, trvalé bariéry proti vstupu do vozovky v okolí propustku).
55. Především v místech vedení komunikace v zářezu a procházející lesem realizovat oplocení v kombinaci s clonným typem vegetace (druhy neatraktivní, trnité vytvářející souvislé a nepropustné porosty).
56. Zajistit přirozené navádění živočichů (naváděcí keře, hromada kamení či větví po stranách objektů, trvalé naváděcí bariéry pro drobné živočichy).
57. Kompenzační opatření řešit ve formě náhradní výsadby dřevin na místech vhodných pro podporu migrace zvěře, vytváření menších tůní na podmáčených místech v nivách toků pro zlepšení životních podmínek obojživelníků apod.
58. Pro minimalizaci rizika střetů vozidel s netopýry kácet liniové porosty v co nejmenší míře a v období mimo zimní hibernaci a provést technická opatření na mostech.
59. Pro zvýšení technického migračního potenciálu objektu zajistit migrační průchodnosti suchou i mokrou cestou, minimální šířka suché cesty podél toku je rovna šířce toku.
60. V případě opevnění dna toku zachovat přirozený charakter dna, umístit několik kamenů čnicích ze dna toku pro snížení rychlosti proudění a zachování dostatečné výšky vodního sloupce.
61. V nezbytně nutných případech využívat při opevnění toků vegetačních tvárnic nebo kamenné rovnaniny.
62. Podmostí provést přednostně hlinité, vhodné je také zpestření hromadami kamení nebo mrtvého dřeva jako úkrytů pro menší živočichy, zcela nepřijatelné je použití betonu.
63. Do stěn podchodů umístit prefabrikované bloky pro vytvoření hnízdních možností ptáků a netopýrů.
- *pro fázi realizace:*
73. Dočasné skládky orniční vrstvy zabezpečit podle příslušných předpisů před jejich znehodnocením, zejména pak zabránit rozmnožení ruderálních druhů rostlin a kontaminaci půdy jejich semeny.
77. Vyloučit staveništní dopravu v oblasti Hodonínské doubravy; v jejím okolí a uvnitř lesních komplexů nebudovat stavební dvory, dočasné skládky zemin ani přístupové komunikace ke stavbě.
82. Počáteční stavební práce (kácení porostů a skrývky zeminy) provádět mimo vegetační období (1. 3. – 31. 7.); zvláštní pozornost věnovat doupným stromům, které mohou představovat úkrytový biotop netopýrů.

Situace popsaná v rámci Dokumentace EIA z hlediska stavu a ovlivnění bioty nedoznala významných změn. Výše uvedené podmínky stanoviska EIA vztahující se k fázi další přípravy a realizace záměru jsou proto i nadále platné a plně postihují aktuální stav v území.

2.10 Horninové prostředí a přírodní zdroje

Zůstává platné s doplněním údajů z aktuální databáze České geologické služby – Surovinového informačního systému.

GEOLOGICKÉ POMĚRY

Zájmové území náleží ke geologické jednotce Západních Karpat, k neogénu Vídeňské pánve. Neogenní sedimenty jsou překryty mladšími kvarténními sedimenty.

V oblasti Hodonína, Lužice a Hrušek převládají kvarténní naváté písky, ostrůvkovitě jsou zastoupeny terciérní jíly s vložkami písků. V nivách vodních toků se nachází fluviální písčitohlinité sedimenty. V oblasti Mikulčice a Moravské Nové Vsi se vyskytují neogenní jíly, písky a uhelné jíly. Široké nivy v okolí Břeclavi jsou překryty fluviálními písčity štěrky.

EROZE

Posuzované území je z velké části tvořeno velkými plochami orné půdy, které mohou být ohroženy větrnou erozí.

STABILITA ÚZEMÍ, SEISMICITA

V širším okolí záměru jsou evidovány dva aktivní sesuvy, jeden na území k.ú. Hodonína severně od města, druhý na k.ú. Hrušky jižně od obce.

Přímo v trase stávající silnice I/55 od Lužice po Mikulčice se rozprostírá poddolované území Lužice u Hodonína 1.

V oblasti mezi obcemi Lužice, Mikulčice a Moravská Nová Ves byla vymezena další poddolovaná území nacházející se pod nebo v těsné blízkosti stávající silnice I/55. Jedná se o poddolované území Lužice u Hodonína – Díly od hájku, Lužice u Hodonína – západ, Mikulčice – Těšické padělký, Mikulčice – Stávání, Moravská Nová Ves 2 a Moravská Nová Ves 3.

PŘÍRODNÍ ZDROJE

V dotčeném území se nachází velké množství oblastí chránící přírodní zdroje. Jedná se o *chráněná ložisková území* a *výhradní ložiska nerostů* a to zejména lignitu, zemního plynu, ropy a cihlářských surovin. Některá chráněná ložisková území slouží také jako podzemní zásobníky plynu. Dále bude dotčeno několik dobývacích prostorů.

Informace týkající se lokalit ložiskové ochrany vychází z Geofondu ČR a ze studií „Aktualizace rizik geofaktorů životního prostředí“ zpracovaných pro stavby R5512 a R5513 v rámci technických studií.

Grafické znázornění lokalit ložiskové ochrany je součástí *Grafické přílohy 3 Dokumentace EIA*, jednotlivé lokality jsou číselně označeny a popsány v tabulkách uvedených níže.

Doplněná grafická situace s územími ložiskové ochrany dle aktuálních dat je součástí tohoto dokumentu jako *Grafická příloha 3*.

Grafická situace byla při další aktualizaci opět doplněna a je součástí Grafické přílohy 3.

V koridoru posuzovaného záměru bylo nově vymezeno několik lokalit přírodních zdrojů (1 chráněné ložiskové území, 1 výhradní ložisko nerostů a 1 dobývací prostor) a několik lokalit bylo zrušeno (3 dobývací prostory – viz přeškrtnuté lokality v *Tabulce C.7*).

V koridoru posuzovaného záměru nastaly následující změny v lokalitách přírodních zdrojů. Nově vymezeny byly 2 chráněná ložisková území, zrušeny byly 2 lokality (1 výhradní ložisko nerostů a 1 dobývací prostor), několik lokalit bylo zmenšeno (4 výhradní ložiska nerostů a 2 dobývací prostory).

Tabulka C.3: Chráněná ložisková území v blízkosti záměru

označení v mapě	název	číslo CHLÚ	výhradní ložisko	katastrální území
1.	Hodonín IV	18870000	cihlářská surovina	Hodonín
2.	Hodonín I	18860001	cihlářská surovina	Hodonín
3.	Hodonín VI	18860002	cihlářská surovina	Hodonín
4.	Hodonín VII	16100000	lignit	Hodonín, Lužice u Hodonína, Mikulčice, Moravská Nová Ves
5.	Lužice	40009000	podzemní úložiště	Lužice u Hodonína
6.	Břeclav	13880102	lignit	Moravská Nová Ves, Hrušky, Břeclav
7.	Moravská Nová Ves	40018000	podzemní zásobník plynu	Moravská Nová Ves, Hrušky
27.	Břeclav V	26720000	zemní plyn	Břeclav, Kostice
34.	Hrušky	08267101	ropa	Kostice, Tvrdonice, Hrušky, Prušánky, Josefov u Hodonína, Dolní Bojanovice
35.	Lužice	08277100	zemní plyn a ropa	Mikulčice, Lužice u Hodonína

Tabulka C.4: Výhradní ložiska nerostů v blízkosti záměru

označení v mapě	název	číslo ložiska	surovina	stav využití*	dotčená k.ú.
8.	Hodonín-03	3051300	cihlářská surovina – jíł, písek	3	Hodonín
9.	Hodonín-02	3188700	cihlářská surovina – jíł, písek	3	Hodonín
10.	Hodonín-01	3188600	cihlářská surovina – jíł, písek	3	Hodonín
11.	Hodonín	3161000	lignit	1	Hodonín, Lužice
12.	Hodonín	3161000	lignit	1	Lužice, Mikulčice, Moravská Nová Ves
13.	Lužice – zmenšeno	3082771	ropa	5	Lužice, Mikulčice
14.	Lužice – zmenšeno	3082772	zemní plyn	5	Lužice, Mikulčice
15.	Hodonín-Břeclav	3138801	lignit	6	Moravská Nová Ves, Hrušky, Břeclav
16.	Hrušky – zmenšeno	3082671	ropa	5	Mikulčice, Moravská Nová Ves, Hrušky
17.	Hrušky – zmenšeno	3082672	zemní plyn	5	Moravská Nová Ves, Hrušky
18.	Hrušky (Tvrdonice) – PZP	3214672	podzemní zásobník plynu	E	Moravská Nová Ves, Hrušky
28.	Břeclav 3	3267200	zemní plyn	5	Břeclav

- * 1 – současná hlubinná těžba
3 – současná povrchová těžba
5 – současná těžba z vrtu
6 – dosud netěženo
E – dřívější těžba z vrtu

Tabulka C.5: Dobývací prostory v blízkosti záměru

označení v mapě	název	číslo DP	surovina	organizace*	k.ú.
19.	Hodonín V	70418	cihlářská surovina	W	Hodonín
20.	Hodonín IV	70419	cihlářská surovina	W	Hodonín
21.	Hodonín VI	70435	cihlářská surovina	CH	Hodonín
22.	Hodonín	30095	lignit	LH	Hodonín, Lužice u Hodonína, Mikulčice, Moravská Nová Ves
23.	Lužice I – zmenšeno	40015	ropa a zemní plyn	MND	Lužice u Hodonína, Mikulčice
24.	Hrušky – zmenšeno	40036	ropa a zemní plyn	MND	Mikulčice, Moravská Nová Ves, Hrušky
25.	Rohatec **		cihlářská surovina	W	Hodonín
29.	Břeclav V	40149	zemní plyn	LGO	Břeclav, Kostice

* W – Wienerberger cihlářský průmysl, a.s., České Budějovice

CH – Cihelna Hodonín, s.r.o., Hodonín

LH – Lignit Hodonín, s.r.o., Mikulčice

MND – Moravské naftové doly, a.s., Hodonín

LGO – Lama Gas & Oil Hodonín

** jedná se o navržený dobývací prostor ve stupni DÚR

Dotčené území je intenzivně využíváno k těžbě ropy, zemního plynu, cihlářských surovin a lignitu. S touto těžbou souvisí i negativní projevy v krajině představované sesuvy a poklesy.

Česká geologická služba – Geofond eviduje v blízkosti záměru jeden aktivní sesuv v prostoru Hodonínských cihelen. Sesuv je důsledkem antropogenní činnosti a nemá na stávající koridor silnice I/55 vliv.

V území je dále evidováno jedno poddolované území mezi obcemi Lužice a Mikulčice. Sanace starých důlních děl byla provedena pouze pod stávající dvoupruhovou silnicí I/55. Následky poddolování jsou dle studií „Aktualizace rizik geofaktorů životního prostředí“ patrné i v území mezi Lužicí a Dolními Bojanovicemi a vážou se k aktuální těžbě lignitu, která v blízkosti silnice I/55 probíhá probíhala.

K sesuvu svahu došlo dle technické studie záměru v oblasti připraveného zářezu pro budoucí čtyřpruhové vedení rychlostní silnice před MÚK Hodonín-sever.

VLIVY NA HORNINOVÉ PROSTŘEDÍ A PŘÍRODNÍ ZDROJE

Kapitola byla upravena dle nových nebo zmenšených střetů s vymezenými lokalitami ložiskové ochrany.

varianta Nulová

Stávající silnice I/55 prochází přes několik území ložiskové ochrany. V případě aktuálně těžených dobývacích prostorů provozovatelé respektují ochranné pásmo stávající silnice I. třídy a těžbu provádí tak, aby způsobené poklesy nedosáhly za toto ochranné pásmo.

varianta Aktivní

Rozšířením stávající silnice I/55 na čtyřpruhovou rychlostní silnice dojde i k rozšíření střetů s územími ložiskové ochrany (chráněná ložisková území, výhradní ložiska nerostů, dobývací prostory).

Jednotlivé střety jsou uvedeny v následující tabulce a graficky znázorněny v *Grafické příloze 3 Dokumentace EIA (na přiloženém CD)*.

Doplňená grafická situace střetů s územími ložiskové ochrany a poddolovanými územími dle aktuálních dat je součástí tohoto dokumentu jako *Grafická příloha 3*.

Doplněná grafická situace střetů s územími ložiskové ochrany a poddolovanými územími dle aktuálních dat je součástí tohoto dokumentu jako *Grafická příloha 3*.

Tabulka D.23: Střety záměru s územími ložiskové ochrany

<i>km</i>	<i>ložisková ochrana*</i>	<i>střet</i>
42,440 – 42,630	8. VLN Hodonín-03	prochází
42,420 – 42,900	19. DP Hodonín V	okrajový zásah
43,550 – přeložka polní cesty	1. CHLÚ Hodonín IV	okrajový zásah
43,550 – přeložka polní cesty	9. VLN Hodonín-02	okrajový zásah
43,550 – přeložka polní cesty	20. DP Hodonín IV	okrajový zásah
44,350 – 44,700	10. VLN Hodonín-01	okrajový zásah
44,350 – 44,700	3. CHLÚ Hodonín VI	okrajový zásah
44,350 – 44,700	21. DP Hodonín VI	okrajový zásah
44,690 – 49,330	4. CHLÚ Hodonín VII	okrajový zásah
44,770 – 49,330	11. VLN Hodonín	okrajový zásah
45,820 – 49,330	22. DP Hodonín	okrajový zásah
49,330 – 55,710	12. VLN Hodonín	prochází
49,330 – 55,720	4. CHLÚ Hodonín VII	prochází
49,660 – 53,000	13. VLN Lužice	prochází
50,900 – 51,180	13. VLN Lužice	prochází
49,660 – 53,000	14. VLN Lužice	prochází
50,900 – 51,180	14. VLN Lužice	prochází
49,660 – 53,000	23. DP Lužice I	prochází
50,900 – 51,180	23. DP Lužice I	prochází
50,900 – 51,180	35. CHLÚ Lužice	prochází
50,010 – přeložka polní cesty	22. DP Hodonín	okrajový zásah
51,000 – 51,120	5. CHLÚ Lužice	prochází
51,530 – 51,720	22. DP Hodonín	prochází
52,350 – 52,400	13. VLN Lužice	prochází
52,350 – 52,400	14. VLN Lužice	prochází
52,350 – 52,400	23. DP Lužice I	prochází
52,350 – 52,400	35. CHLÚ Lužice	prochází
52,470 – 53,430	22. DP Hodonín	prochází
54,000 – 55,720	6. CHLÚ Břeclav	prochází
54,000 – 54,690	22. DP Hodonín	prochází
55,700 – konec záměru	15. VLN Hodonín-Břeclav	prochází
55,685 – 58,300	7. CHLÚ Moravská Nová Ves	prochází
55,780 – 58,780	16. VLN Hrušky	prochází
55,380 – 57,050	16. VLN Hrušky	prochází
55,780 – 58,780	17. VLN Hrušky	prochází
55,380 – 57,050	17. VLN Hrušky	prochází
55,780 – 58,780	18. VLN Hrušky (Tvrdonice) – PZP	prochází
55,800 – 58,760	24. DP Hrušky	prochází
55,380 – 57,050	24. DP Hrušky	prochází
55,380 – 57,050	34. CHLÚ Hrušky	prochází

<i>km</i>	<i>ložisková ochrana*</i>	<i>střet</i>
56,200 – konec záměru	6. CHLÚ Břeclav	prochází
62,120 – konec záměru + jižní část MÚK Břeclav I	27. CHLÚ Břeclav V	prochází
jižní část MÚK Břeclav I	28. VLN Břeclav 3	prochází
jižní část MÚK Břeclav I	29. DP Břeclav V	prochází

Řešení střetů se řídí zákonem č. 44/1988 Sb., o ochraně a využití nerostného bohatství (horní zákon), který upravuje činnosti vyžadující povolení na území chráněných ložiskových území a výhradních ložisek nerostů. Zákon dále upravuje podmínky pro zánik či změnu hranic dobývacích prostorů.

Všechny činnosti na těchto územích musí být v dalším stupni projektové dokumentace řešeny v součinnosti s Obvodním báňským úřadem, ministerstvem životního prostředí a dalšími dotčenými samosprávnými celky, jakož i organizacemi, které tato území spravují.

Zpracované studie „Aktualizace rizik geofaktorů životního prostředí“ se detailněji věnují střety s *dobývacími prostory*, u kterých hrozí negativní vliv v podobě ohrožení rychlostní silnice R55 poklesy půdy a střety s důlními objekty.

Dotčeny budou dobývací prostory Hodonín IV (č. 20), okrajově pak Hodonín VI (č. 21). Hodonín V bude dotčen v horizontu 3 – 5 roků, u Hodonína VI je zahájení těžby plánováno cca v roce 2010. V dalším stupni projektové dokumentace je nutné projednat a stanovit hranice těžby se spravující organizací tak, aby se předešlo negativním projevům na navrhovaných objektech rychlostní silnice R55.

U dobývacího prostoru Hodonín V (č. 19) se jedná o okrajový zásah, kdy rychlostní silnice vede severně s rozšířením na druhou stranu než je toto území. Hranice těžby je navíc stanovena tak, aby nedošlo k negativním projevům na tělese stávající silnice I/55. Těžba ani rychlostní silnice nebude v tomto úseku negativně ovlivněna.

Dalším dotčeným dobývacím prostorem je Hodonín (č. 22), který je rozdělen na dvě dolová pole. Dolové pole Hodonín II se nachází ve východní části dobývacího prostoru a jeho jižní hranice je vedena v ochranném pásmu rychlostní silnice R55. Zásoby jsou v blízkosti silnice I/55 vydobity a ochranné pásmo bylo respektováno. Dolové pole Hodonín I se nachází v západní části dobývacího prostoru a na ochranu stávající silnice I/55 je stanoven ohradník. Těžba je prováděna tak, aby poklesy nedosáhly za ochranné pásmo stávající silnice I/55. Poklesy v tomto poli dosahují okolo 3 m avšak rychle doznívají v horizontu 2 – 3 roků. Těžba bloků v blízkosti silnice I/55 by měla být v roce 2009 ukončena a měla by se přesunout do severní části dolového pole. V rámci této části dobývacího prostoru se nachází důlní stavba vrt VV-16, který slouží jako jediné funkční výdušné dílo pro celý důl. Střet záměru s tímto vrtem je v km 51,150, a to s násypem přeložky silnice II/423 směrem na Josefov a s přeložkou polní cesty. V dalším stupni projektové dokumentace je nutné posoudit stabilitu tohoto důlního díla a popř. navrhnout odklon přeložky polní cesty mimo jeho ohradník. Přeložka tohoto vrtu by byla časově, technicky i finančně velice náročná. Na území Dolového pole Hodonín I se nachází také staré důlní dílo jáma Heinrich v km 51,595 u přeložky polní cesty. O sanaci tohoto díla se v současné době rozhoduje, zda bude podléhat MŽP v rámci plánu likvidace starých důlních děl nebo zda bude nutné posouzení v rámci stavby rychlostní silnice. Předběžně se uvažuje o injektáži jámy svislými injektážními vrty z povrchu.

Nově vymezené lokality chránící přírodní zdroje se nachází v oblasti Břeclavi a záměr je s nimi ve střetu převážně v oblasti MÚK Břeclav I. Možné negativní důsledky těchto střetů budou minimalizovány legislativními požadavky vycházející z příslušného zákona a součinnosti všech dotčených úřadů, jak je uvedeno výše.

Nově vymezené lokality chránící přírodní zdroje se nachází v oblasti Hrušek a Lužice. Naopak několik dalších střetů bylo vzhledem ke zmenšení lokalit zkráceno. Možné negativní důsledky těchto střetů budou minimalizovány legislativními požadavky vycházející z příslušného zákona a součinnosti všech dotčených úřadů, jak je uvedeno výše.

Posuzovaný záměr je dále ve střetu s jedním *poddolovaným územím* – Lužice u Hodonína 1 (km 51,100 – 52,300), které se nachází mezi obcemi Lužice a Mikulčice. Pozůstatky důlní činnosti pochází z období 1. pol. 19. století až roku 1948. Sanace starých důlních děl byla provedena pouze pod stávající dvoupruhovou silnicí I/55.

Povrchové projevy poddolování byly lokalizovány i v oblasti mezi Lužicí a Dolními Bojanovicemi, poklesy souvisí s aktuální těžbou probíhající v blízkosti rychlostní silnice v km 51,200-52,000. Vytěžení zásob je plánováno během roku 2009 a těžba je prováděna tak, aby poklesy nedosáhly za stávající ochranné pásmo silnice I/55.

Nově byla vymezena poddolovaná území v oblasti Lužice – Mikulčice – Moravská Nová Ves. Hlavní trasa záměru je v přímém střetu s jedním z těchto území, jedná se o Moravská Nová Ves 3, silnice je vedena přibližně středem tohoto vymezeného poddolovaného území (km 54,320 – 54,560). Poddolované území Mikulčice – Stávání je vymezeno podél stávající silnice I/55 ve vzdálenosti cca 20-50 m (km 53,000 – 54,000) a k okrajovému střetu dochází pouze v km 53,920 – 54,020, v tomto úseku poddolované území dosahuje cca středu vozovky. Přeložky silnic nižších tříd, které jsou součástí záměru, jsou ve střetu s poddolovanými územími Moravská Nová Ves 2 (přeložka silnice III/05531 na okraji Mikulčic) a Mikulčice – Těšické padělky (přeložka silnice II/423 směrem k Josefově). Tato poddolovaná území však nově nevznikla, ale byla pouze začleněna do registru vedeného Českou geologickou službou na základě aktualizace tohoto registru v roce 2016.

Poddolovaná území jsou výsledkem dlouhodobé hornické činnosti v území od 70. let 20. století, v současné době je největší důl v této oblasti Důl Mír v Mikulčicích uzavřen, těžba lignitu zde skončila a v dole probíhá vyklízení a zajištění, a to i v části probíhající pod stávající silnicí I/55. Podrobné posouzení a navrzení technických opatření na zajištění stability území bude řešeno v dalších stupních projektové přípravy (DÚR), a to na základě zpřesnění technického řešení záměru a v součinnosti s dotčenými úřady.

V rámci realizace záměru se ale nepředpokládají rozsáhlé zemní práce, které by významně ovlivnily horninové prostředí a důležitým aspektem, který také determinuje budoucí vlivy v tom smyslu, že zásahy do horninového prostředí nebudou významné, je skutečnost, že se nebude budovat zcela nové zemní těleso, ale fakticky bude dobudován pouze druhý profil dálnice D55.

Nově vzniklá území nebyla v době Dokumentace EIA vyhlášena, řešena tedy nebyla. Vzhledem k přítomnosti velkého množství georizik v dotčeném území záměru byly však v Dokumentaci EIA řešeny obdobné střety s územími ložiskové ochrany a poddolovanými územími, a to zpracováním odborné studie využívající údajů od organizací, které území spravují. Studie vyhodnotila vlivy v souvislosti se záměrem a navrhla možná opatření, které budou v dalších stupních projektové dokumentace záměru dále řešena v součinnosti s dotčenými úřady (MŽP, Obvodní báňský úřad) a podléhající závazným stanoviskům, které vyžaduje současná legislativa (zákon č. 44/1988 Sb., v platném znění).

Vyhodnocení významného vlivu změn na horninové prostředí a přírodní zdroje

V území je velké množství přírodních zdrojů a dalších georizik, od doby zpracování 1. prodloužení tak nastaly další změny, nejčastěji ve zmenšení některých lokalit. Vlivy budou dále hodnoceny v dalších stupních projektové dokumentace záměru, a to v součinnosti s dotčenými úřady (MŽP, Obvodní báňský úřad) a podléhající závazným stanoviskům, které vyžaduje současná legislativa (zákon č. 44/1988 Sb., v platném znění).

Z hlediska horninového prostředí a stavu přírodních zdrojů **nenastaly v území významné změny** oproti stavu v době zpracování Dokumentace EIA v roce 2009.

Není nutné nové hodnocení dle ZPV.

Komentář ke stanovisku EIA:

K problematice vlivů na horninové prostředí a přírodní zdroje se vztahuje tato podmínka stanoviska EIA:

– *pro fázi přípravy:*

66. V km 51,150 řešit střet s vrtem VV-16, který slouží jako jediné funkční výdušné dílo pro celý důl. Střet záměru s tímto vrtem je v km 51,150, a to s násypem přeložky silnice II/423 směrem na Josefov a s přeložkou polní cesty; v dalším stupni projektové dokumentace je nutné posoudit stabilitu tohoto důlního díla a popř. navrhnout odklon přeložky polní cesty mimo jeho ohradník.

Situace popsaná v rámci Dokumentace EIA z hlediska stavu a ovlivnění horninového prostředí a přírodních zdrojů nedoznala významných změn. Výše uvedená podmínka stanoviska EIA vztahující se k fázi další přípravy záměru jsou proto i nadále platné a plně postihují aktuální stav v území.

2.11 Hmotný majetek a kulturní dědictví včetně architektonických a archeologických aspektů

Kapitola byla doplněna o informace týkající se tornáda, které prošlo územím v červnu 2021, a výstavby lávky u ZOO Hodonín.

HMOTNÝ MAJETEK

Realizace posuzovaného záměru představuje několik kolizí se stávajícími budovami. Jedná se především o sklady a menší budovy sloužící k rekreaci.

V širším prostoru záměru prošlo v červnu 2021 tornádo. Poničeny byly velké části obcí Hrušky, Moravská Nová Ves, Mikulčice a Lužice a také část Hodonína. Přímo v trase záměru nenastaly významné změny u budov a skladů. Poničené objekty se nachází ve větší vzdálenosti od záměru. Zákres území, kde byly napáchány škody tornádem, je součástí *Grafické přílohy 2*.

V prostoru křížení účelové komunikace vedoucí od ZOO Hodonín do Hodonínské doubravy a stávající silnice I/55 se v současné době staví lávka pro pěší a cyklisty. Lávka překonává stávající silnici v rozsahu 2 pruhů a proto je vedena jako provizorní do doby výstavby záměru, kdy bude prostor také řešen cyklostezkou s mimoúrovňovým vykřížením se záměrem v rozsahu 4 silničních pruhů.

KULTURNÍ PAMÁTKY

V širším zájmovém území se nachází řada památkových objektů. Jedná se především o světské a církevní budovy, kamenné sochy, sloupy, kříže u cest, domy s výrazným projevem místní lidové architektury, chráněno je i několik vinných sklepů a jedna významná archeologická památka – hradiště u Mikulčic.

Přímo v trase *varianty Aktivní*, ani v jejím nejbližším okolí, se nenachází žádný památkově chráněný objekt, ani objekt, který by byl přihlášen k registraci do Státního seznamu nemovitých kulturních památek.

ARCHEOLOGICKÉ PAMÁTKY

Pro bližší poznání archeologických a historických hodnot v zájmovém území byla vypracována samostatná studie (Vitula, 2009). Její součástí je i seznam dosud známých archeologických nalezišť a jejich grafické znázornění, které je převzato do *Přílohy 6*.

Součástí studie je dále seznam chráněných památek zapsaných do Ústředního seznamu nemovitých kulturních památek, z lokalizace jednotlivých památek vyplývá, že žádná z nich se nenalézá v trase plánovaného záměru.

V grafické části *Přílohy 6* je vymezeno 82 známých archeologických nalezišť. Tento stav však plně neodráží skutečný stav a podobu, kdy nálezový katastr tvoří zhruba 20 až 30% původní hustoty osídlení. Tuto skutečnost lze doložit například tím, že povrchovým sběrem lze identifikovat bezesporu sídliště nikoliv už pohřebiště. Proto bylo v samotné trase záměru vymezeno dalších 26 pravděpodobných nalezišť, kde můžeme nálezy na základě hustoty dosud známých nalezišť, terénní konfiguraci a dosavadních zkušeností s velkou pravděpodobností očekávat.

Z hlediska struktury nejrůznějších lidských aktivit jsou ve zkoumaném regionu nejvíce zastoupeny prostá rovinná sídliště, dále pak pohřebiště a opevněná sídliště, omezeně jsou zastoupeny zaniklé středověké osady, plavba, hrady, výroba a kultovní místa. Z jednotlivého zastoupení nalezišť můžeme usuzovat, že terén údolní nivy řeky Moravy a jejího bezprostředního okolí byl využíván především k běžnému osídlení v dobách relativně klidných stabilizovaných poměrů. Není však vyloučeno, že tato domněnka je jen odrazem našich dosavadních znalostí, neboť kromě opevněného velkomoravského hradiště Valy u Mikulčic, nemáme k dispozici žádný srovnatelný ucelenější obraz o celkovém vzhledu někdejších sídlišť. Není vyloučeno, že úlohu složitě budovaných kamenných, dřevěných či hlíněných fortifikací plnila prostě jen slepá ramena řeky, obtékající písčité nebo štěrkopísčité návrší. Ta byla pak osídlována opakovaně v různých časových úsecích, takže z dnešního pohledu jde vesměs o polykulturní lokality.

O vývoji osídlení sledované oblasti vypovídá zastoupení jednotlivých časových úseků. Absence dokladů paleolitického a mezolitického osídlení vypovídá o tom, že údolní niva byla v té době pravděpodobně velmi těžko prostupná, nehledě k tomu, že člověk starší a střední doby kamenné při svém putování za zvířím k zastávkám využíval zejména výrazně vyvýšená místa s dalekým rozhledem. Početné není ani neolitické osídlení, neboť podloží zde tvoří většinou písky nebo štěrkopísky. Kultury mladší doby kamenné vyhledávaly především polohy s mocnými návějemi spráše. Není také vyloučeno, že doklady tohoto osídlení se v některých případech mohou skrývat i v materiálu datovaném pouze rámcově do pravěku. Počet lokalit začíná narůstat v eneolitu, a to zejména v jeho mladších úsecích, resp. v době osídlení tzv. invazními kulturami se šňůrovou keramikou a zvoncovitými poháry. Starší úseky pozdní doby kamenné jsou zde zastoupeny jen ojediněle. Nejpočetnější doklady osídlení ve zkoumaném regionu patří době bronzové. Hojně jsou zde lokality, časově spadající do starších úseků (kultury únětická a věteřovská), ale rozhodně nejvíce je zde dokladů osídlení ve střední (kultura středodunajská mohylová) a zvláště pak mladší době bronzové (kultura středunajských popelnicových polí). Tento jev, vyskytující se nejen na celé jižní Moravě, ale i v širším středoevropském prostředí, signalizuje určité uklidnění a stabilizaci poměrů, umožňující nebývalý rozvoj. V následující době halštatské dochází k určité regresi a počet lokalit značně klesá. Do jistém míry je to způsobené i tím, že délka jejího trvání je méně než poloviční oproti předcházejícímu období a k tomu se ještě obecně předpokládá výrazný úbytek obyvatelstva. V době laténské počet nalezišť opět podstatně vzrostl. Bylo to patrně proto, že Keltové s oblibou osídlovali nívné polohy. A podobně tomu bylo i v následující době římské, kdy Kelty vystřídali Germáni, odolávající často nájezdům Římanů. Následující dvě období – doba stěhování národů a časně slovanské období jsou v souladu se středoevropským kontextem zastoupena jen sporadicky. K nebývalému rozvoji osídlení regionu došlo v průběhu doby hradištní, a to zejména v jejím středním úseku od 2. pol. 8. stol. do konce 9. stol. Jižně od Mikulčic v trati Valy (naleziště č. 32) vzniklo v té době rozsáhlé opevněné sídliště – hradiště – městského charakteru s akropolí a předhradím, které bylo významným mocenským i duchovním centrem raně středověkého státního útvaru – Velkomoravské říše. Početná naleziště v širším okolí nesporně musela tvořit jeho bezprostřední zázemí. Vrcholně středověké a novověké nálezy pochází buď ze sběrů, nebo se váží na historická jádra intravilánů obcí a měst. Výjimku tvoří jen nálezy z prostoru dvou zaniklých středověkých osad a středověkého hradu v Hodoníně.

Z předchozího výčtu vyplývá, že sledované území bezesporu patří do staré sídelní oblasti, vyznačující se značnou hustotou a intenzitou antropogenní činnosti prakticky ve většině období pravěku až novověku. Příhodné polohy byly osídlovány opakovaně s určitými časovými hiáty, případně i prostorovými posuny, a proto je většina nalezišť polykulturních. Často se také setkáváme s lokalitami, odrážejícími několik různých lidských aktivit (např. sídliště a pohřebiště).

Z výše uvedeného vyplývá, že širší zájmové území je nutno klasifikovat jako území archeologického zájmu, t.j. území s archeologickými nálezy ve smyslu § 22 odst. 2 zák. č. 20/1987 Sb. ve znění pozdějších předpisů. Každou stavební činnost nebo zásahy do terénu je nutné s předstihem oznámit Archeologickému ústavu AV ČR Brno. Ohlašovací povinnost vyplývá z § 22 zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči.

VLIV NA HMOTNÝ MAJETEK

Realizace posuzovaného záměru bude vyžadovat demolic, které plynou z nedostatečných prostorových podmínek v místě vymezení rozšíření stávající I/55 na čtyřpruhové vedení a v místech přeložek polních cest. Přeložky polních cest jsou ve střetu s jednou budovou a okrajem fotovoltaické elektrárny v km 49,950 a jedné budovy skladu v km 51,020. Demolic se dále dotkne 5 menších budov (chaty a sklípky na okraji vinohradů) v oblasti MÚK Mikulčice, zejména pak u přeložené silnice II/423. Ve střetu se sjezdem z rychlostní silnice v km 59,200 je i jedna budova v průmyslové zóně na okraji obce Lužice.

Bude nezbytné přesunout několik menších pomníků na okraji stávající silnice I/55 (vlevo v km 42,650 a 59,715) a jeden kříž u silnice II/424 na okraji parkoviště supermarketu v severní části obce Moravská Nová Ves. Bližší podmínky s upřesněním rozsahu stavby ve vztahu k těmto objektům budou součástí dalšího stupně projektové dokumentace.

Asanovány a nově postaveny budou i některé mosty na stávající silnici I/55, které nevyhovují svým šířkovým uspořádáním nebo stavebním stavem.

Vliv na kulturní a archeologické památky

Přímo v trase posuzovaného záměru se nenachází žádný objekt, který je zapsán v Ústředním seznamu nemovitých kulturních památek.

Z výsledku archeologické studie plyne, že posuzovaný záměr vede v blízkosti několika známých archeologických nalezišť, při čemž protíná 10 z nich (naleziště č. 9, 14, 38, 40, 75, 77, 79, 85, 86, 87). Dotčeno bude také dalších 26 pravděpodobných archeologických nalezišť, které se nachází podél celé trasy.

Vzhledem k tomu, že v průběhu stavby dojde k narušení území s archeologickými nálezy, bude nutné provést záchranný archeologický průzkum.

Vyhodnocení významného vlivu změn na hmotný majetek a kulturní dědictví

Z hlediska historického, kulturního a archeologického významu území **nenastaly významné změny** oproti stavu v době zpracování Dokumentace EIA v roce 2009.

Není nutné nové hodnocení dle ZPV.

Komentář ke stanovisku EIA:

K problematice vlivů na hmotný majetek a kulturní památky se vztahují tyto podmínky stanoviska EIA:

– *pro fázi výstavby:*

19. Celá definitivně vybraná trasa stavby musí být archeologicky prozkoumána (v rozsahu zemních zásahů); doporučuje se uzavřít v dostatečném časovém předstihu dohodu investora s Archeologickým ústavem Akademie věd ČR v Brně nebo jinou oprávněnou organizací o podmínkách provedení předstihového záchranného archeologického výzkumu, a to na základě povinnosti investora, vyplývající ze zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znění pozdějších ustanovení.

64. Provéřit možnosti zkrácení sjezdu v MÚK Hrušky do průmyslové oblasti z hlediska střetu s několika budovami (i s výhledovou přeložkou obslužné komunikace, která na sjezd navazuje).

65. Provéřit umístění přeložky polní cesty v km 49,950 z hlediska střetu s fotovoltaickou elektrárnou.

Situace popsaná v rámci Dokumentace EIA z hlediska stavu a ovlivnění hmotného majetku a kulturních památek nedoznala významných změn. Výše uvedené podmínky stanoviska EIA vztahující se k fázi přípravy záměru jsou proto i nadále platné a plně postihuje aktuální stav v území.

2.12 Extrémní poměry v dotčeném území

Zůstává beze změn.

Dotčené území je intenzivně využíváno k těžbě ropy, zemního plynu, cihlářských surovin a lignitu. S touto těžbou souvisí i negativní projevy v krajině představované sesuvy a poklesy.

Česká geologická služba – Geofond eviduje v blízkosti záměru jeden aktivní sesuv v prostoru Hodonínských cihelen. Sesuv je důsledkem antropogenní činnosti a nemá na stávající koridor silnice I/55 vliv.

V území je dále evidováno jedno poddolované území mezi obcemi Lužice a Mikulčice. Sanace starých důlních děl byla provedena pouze pod stávající dvoupruhovou silnicí I/55. Následky poddolování jsou dle studií „Aktualizace rizik geofaktorů životního prostředí“ patrné i v území mezi Lužicí a Dolními Bojanovicemi a vážou se k aktuální těžbě lignitu, která v blízkosti silnice I/55 probíhá.

V oblasti mezi obcemi Lužice, Mikulčice a Moravská Nová Ves byla vymezena další poddolovaná území nacházející se pod nebo v těsné blízkosti stávající silnice I/55.

Jedná se o poddolované území Mikulčice – Stávání rozprostírající se západně od Mikulčic podél stávající silnice I/55 a poddolované území Moravská Nová Ves 3 rozprostírající se východně od Moravské Nové Vsi, stávající silnice I/55 toto území křížuje.

Ve vzdálenosti cca stovek metrů od stávající silnice I/55 se severním i jižním směrem nachází další poddolovaná území. V prostoru západně od obce Lužice to jsou Lužice u Hodonína – Díly od hájku a Lužice u Hodonína – západ. V prostoru kolem obce Mikulčice od severu k západu pak Mikulčice – Těšické padělky a Moravská Nová Ves 2 (toto rozsáhle poddolované území zasahuje až do prostoru jižně od obce Moravská Nová Ves).

K sesuvu svahu došlo dle technické studie záměru v oblasti připraveného zářezu pro budoucí čtyřpruhové vedení rychlostní silnice před MÚK Hodonín-sever.

Vyhodnocení významného vlivu změn

U hodnocené problematiky nedošlo oproti dokumentaci EIA k žádným změnám.

Není nutné nové hodnocení dle ZPV.

Komentář ke stanovisku EIA:

Ve stanovisku EIA nejsou navrženy žádné podmínky týkající se problematiky extrémních poměrů.

Situace popsaná v Dokumentaci EIA z hlediska extrémních poměrů v území nedoznala žádných změn.

2.13 Staré ekologické zátěže

Informace o starých ekologických zátěžích byly zaktualizovány a doplněny.

V zájmovém území se dle systému evidence kontaminovaných míst zpracovávané Ministerstvem životního prostředí nachází několik území starých ekologických zátěží. Žádná z nich přímo neohrožuje stávající koridor silnice I/55, většina je pozůstatkem starých provozů.

Na severozápadním okraji obce Rohatec v části Kolonie se nachází průmyslový areál, ve kterém se od 20. let 20. století zpracovávalo dřevo a tlakově impregnovaly telegrafní sloupy a železniční pražce. Původně se používal dehtový a kreosotový olej, krátkou dobu se impregnovalo chloridem zinečnatým, od roku 1983 byl používán wamanit a souběžně kreosotový olej. Během provozu impregnace docházelo k častým manipulačním únikům používaných impregnačních látek a k úkapům z čerstvě naimpregnovaného dřeva, které bylo skladováno na nezabezpečených plochách téměř po celé ploše závodu. Provoz impregnace byl ukončen v červenci 1990. Od roku 1996 je prostor závodu sanován, dle revize v roce 2000 je třeba v sanaci i nadále pokračovat. Stará ekologická zátěž představuje dle systému evidence kontaminovaných míst poskytované MŽP vysoké riziko pro povrchové, podzemní vody a horninové prostředí. V roce 2009 a 2010 došlo k dalším průzkumům v lokalitě, které ověřily kontaminaci horninového prostředí nebezpečnými látkami, monitoring vývoje znečištění podzemních vod a její sanace zatím nebyly zahájeny. Celkově lze však konstatovat, že nedochází k významnému rozšíření znečištění ani k nárůstu koncentrací v podzemní vodě v širším zájmovém území. V areálu je stále významná zbytková kontaminace. V současné době je většina dotčeného areálu bez využití. V severní části je v provozu pila, ve východní části jsou drobné plochy a objekty pronajaty různým nájemcům jako skladové prostory.

Nápravná opatření byla uložena na lokalitě Akra a.s. Lužice v jižní části obce, jedná se o průmyslový areál, který se zabýval výrobou jehel a dalších příbuzných výrobků. V lokalitě proběhly průzkumy možných rizik kontaminace.

Průzkum kontaminace byl uložen také v lokalitě odkaliště OPV v průmyslovém areálu MND v jižní části Lužice.

V západní části Mikulčic se nachází důl Mír, těžba lignitu zde byla ukončena v roce 2010. Na povrchu dolu se objevují známky těžby (poklesy, zamokření), vytipovány byly i dva zdroje kontaminace. Navržena byla nápravná opatření. Výsypka z dolu nebyla dosud rekultivována a částečně zarůstá vegetací.

V severní části Hrušek na okraji průmyslového areálu v blízkosti stávající silnice I/55 se nachází nedostavěná výrobní hala s odpady. Na lokalitě stojí zpustlá nedostavěná hala na plánovanou výrobu laminátových člunů a trojkolek, s jejíž stavbou bylo započato kolem roku 2010. V těsném okolí jsou vybudovány základy pro plánovaný logistický areál, taktéž nedostavěný. Dále zde majitel pozemku nechává navážet železobetonový, plastový a stavební odpad z jeho jiných podnikatelských činností. Nápravná opatření zatím nebyla stanovena.

Žádné nebo velmi nízké riziko představují plochy bývalé čerpací stanice pohonných hmot v severní části Hodonína u silnice II/231, překrytá průmyslová skládka Hliník jižně od křižovatky I/55 a II/231, staré šrotiště mezi Lužicí a Mikulčicemi, které již bylo zasanováno a stará obecní skládka severovýchodně od Břeclavi u silnice III/00221 směrem na Ladnou, která prošla rekultivací na les.

Vyhodnocení významného vlivu změn

Záměr se nedostává do střetu s žádnou lokalitou s kontaminací nebezpečných látek.

U hodnocené problematiky nedošlo oproti dokumentaci EIA k žádným významným změnám.

Není nutné nové hodnocení dle ZPV.

Komentář ke stanovisku EIA:

Ve stanovisku EIA nejsou navrženy žádné podmínky týkající se řešení starých ekologických zátěží.

Situace popsaná v Dokumentaci EIA z hlediska starých ekologických zátěží nedoznala žádných změn.

2.14 Území hustě zalidněná a nadmíru zatěžovaná

Zůstává beze změn.

ÚZEMÍ HUSTĚ ZALIDNĚNÁ

Posuzovaný záměr nebude procházet územím s vysokou hustotou zalidnění, i když stávající komunikační síť prochází dlouhodobě osídleným územím.

ÚZEMÍ NADMÍRU ZATĚŽOVANÁ

V posuzovaném koridoru lze považovat za území nadmíru zatěžovaná vlivy z dopravy obydlenu zástavbu v blízkosti stávající silnice I/55, a to severní část obce Moravská Nová Ves, Lužice a Hrušky a území v blízkosti vlakového nádraží na katastru obce Hrušky.

Vyhodnocení významného vlivu změn na území hustě zalidněná a nadmíru zatěžovaná

Z hlediska hustě zalidněných a nadmíru zatěžovaných území **nenastaly změny** oproti stavu v době zpracování Dokumentace EIA v roce 2009.

Není nutné nové hodnocení dle ZPV.

Komentář ke stanovisku EIA:

K problematice vlivů na území hustě zalidněná a nadmíru zatěžovaná se vztahují tyto podmínky stanoviska EIA:

– *pro fázi přípravy:*

8. Provéřit možnosti přehodnocení rozsahu a umístění dotčených ploch výhledové obytné zástavby (na kterých dosud nebyla zástavba realizována) a ploch se sportovní a rekreační funkcí tak, aby plánovaná zástavba nebyla umísťována na plochy, kde se ve výhledu předpokládá překračování hygienických limitů hluku.
20. Zvážit vyloučení navrhovaných ploch bydlení, které mohou být potenciálně zasažené negativními dopady z provozu na posuzované silnici.
21. Zvážit využití nebo vyloučení ploch pro sport a rekreaci potenciálně zasažených negativními dopady z dopravy.
41. Realizovat výsadbu izolační zeleně mezi tělesem navrhované silnice a obytnou zástavbou dotčených obcí. Konkrétní rozsah a podmínky budou stanoveny na základě místních podmínek a majetkových vztahů k dotčeným pozemkům.

Situace popsaná v rámci Dokumentace EIA z hlediska hustě zalidněného a nadmíru zatěžovaného území nedoznala žádných významných změn. Výše uvedené podmínky stanoviska EIA vztahující se k fázi přípravy záměru jsou proto i nadále platné a plně postihují aktuální stav v území.

2.15 Krajina

Zůstává bez výrazných změn. Doplněny byly informace k tornádu, které územím prošlo v červnu 2021.

GEOMORFOLOGICKÉ POMĚRY

Zájmové území je součástí celku Dolnomoravský úval, rozsáhlé sníženiny rozprostírající se na jižní Moravě. Osu úvalu představuje plochá Dyjsko-moravská niva, zahrnující kromě rozsáhlé spojené nivy řek Moravy a Dyje také zregulované koryto Moravy a četná mrtvá ramena. Posuzovaný záměr prochází po jižním okraji podcelku Dyjsko-moravská pahorkatina, ploché nížinné pahorkatiny, která ze severu Dyjsko-moravskou nivu obklopuje.

Trasa postupně prochází třemi okrsky, které se nachází v jižní části podcelku Dyjsko-moravská pahorkatina a všechny mají nížinný a plochý charakter. Mezi Rohatcem a Hodonínem je trasa vedena jihozápadní částí Ratíškovické pahorkatiny, západně od Hodonína pak překonává úzkou náplavovou rovinu podél toku řeky Kyjovky – Stupavskou nivu, která je v dnešní době z větší části zabrána soustavou rybníků. Zbytek trasy od Lužic po Břeclav prochází Tvrdonickou pahorkatinou, která má opět nížinný charakter a její okraje tvoří akumuláční terasy Moravy a Dyje.

Přehled geomorfologických jednotek je následující:

Panonská provincie (provincie)

X – Vídeňská pánev (soustava)

XA – Jihomoravská pánev (podsoustava)

XA-I – Dolnomoravský úval (celek)

XA-IA – Dyjsko-moravská pahorkatina (podcelek)

XA-1A-3 – Tvrdonická pahorkatina (okrsek)

XA-1A-4 – Stupavská niva (okrsek)

XA-1A-5 – Ratíškovická pahorkatina (okrsek)

RÁZ KRAJINY

Zákon č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny definuje v § 12 krajinný ráz, kterým je zejména přírodní, kulturní a historická charakteristika určitého místa či oblasti. Je chráněn před činností snižující jeho estetickou a přírodní hodnotu. Zásahy do krajinného rázu, zejména umísťování a povolování staveb, mohou být prováděny pouze s ohledem na zachování významných krajinných prvků, zvláště chráněných území, kulturních dominant krajiny, harmonického měřítka a vztahů v krajině.

Krajinný ráz posuzované oblasti je determinován polohou v rozsáhlé sníženině Dolnomoravského úvalu, pro který je charakteristický mírně vlnitý reliéf a dlouhodobé využití lidskou činností. Krajinný prostor dotčený záměrem je pohledově otevřený, s minimální výškovou členitostí a bez výrazných terénních horizontů.

V krajinné matici převažují větší celky zemědělské půdy, v severozápadní části jsou pak dominantní rozsáhlé lesní celky. Sídla jsou poměrně velká, s ulicovým charakterem. Významný dělicí charakter mají pásy zeleně, ať už kolem vodních toků, či podél stávající silnice I/55, a zeď sídel přecházející do volné krajiny.

V posuzovaném území lze vyčlenit několik krajinných prostorů, které se liší antropogenním ovlivněním a s tím souvisejícím zastoupením přírodních charakteristik. Krajinné prostory se takřka shodují s vymezenými geomorfologickými okrsky – Ratíškovická pahorkatina, Stupavská niva a Tvrdonická pahorkatina.

Ratíškovická pahorkatina je nížinného charakteru a zahrnuje území od Bzence až po Hodonín, její východní okraj tvoří terasy řeky Moravy. Pahorkatina je tvořena převážně neogenními a kvartérními usazeninami.

Ve využití území dominují lesní porosty (Bzenecká a Hodonínská doubrava), které se nachází ve střední části pahorkatiny, jihovýchodní okraj přecházející v nivu řeky Moravy je vzhledem k přírodním podmínkám využíván spíše pro zemědělské účely a částečně je zastavěn obcemi a městem Hodonínem. Patrné je i intenzivní využívání přírodního bohatství území v podobě pískoven. Jihovýchodní okraj Ratíškovické

pahorkatiny je využit jako dopravní koridor pro železniční trať Přerov – Břeclav a částečně i pro silnici I/55 od Rohatce po Břeclav.

Zastoupení přírodních charakteristik je ovlivněno antropogenním zatížením v území. Rozsáhlé lesní porosty jsou střídány s méně cennou zemědělskou krajinou jen s několika málo vodními toky a jejich břehovými porosty (např. Olšička severozápadně od Rohatce).

Zastavěnost území přináší kromě pozitivně vnímaných historických center sídel i negativní projevy spojené se stále rozrůstající se novou zástavbou, průmyslovými a skladovými objekty v blízkosti silnice I/55 a na okrajích Hodonína.

Struktura krajiny představuje rozsáhlé různě antropogenně zatížené celky (lesní komplexy, zemědělská krajiny, zástavba). Průhledy krajinným prostorem jsou vzhledem k mírně zvlněnému reliéfu otevřené bez výrazných dominant a jsou ukončeny převážně bariérami lesních komplexů nebo zástavbou sídel.

Ratíškovická pahorkatina přechází západně do náplavové roviny podél toku Kyjovky označované jako **Stupavská niva**. Niva je protáhlého tvaru ve směru sever-jih a je široká cca

1 - 1,5 km, její jižní okraj se nachází v prostoru mezi Hodonínem a Lužicemi. Stávající silnice I/55 je vedena v její nejjižnější části a to po hrází v jižní třetině Lužického a Písečného rybníka. Podloží tvoří fluviaální sedimenty – spodní štěrkopísčité souvrství a svrchní holocenní souvrství písčitých hlín a hlinitých písků.

Niva je částečně přeměněna na soustavu rybníků, které jsou využívány převážně k rybníkářství a chování vodní drůbeže. Četné vodní plochy doplňují v severní části nivy louky a pole, v jižní části je její východní část zalesněna.

V nivě převažují přírodní charakteristiky. Vodní plochy rybníků jsou rozsáhlé a přerušované pouze hrázemi popř. i s vegetačním doprovodem. V jižní části nivy jsou rybníky těsně obklopeny lesními celky. Středem nivy mezi rybníky protéká upravený vodní tok Kyjovka.

Kulturně-historické charakteristiky nivy se prolínají s charakteristikami přírodními. Zakládání rybníků a hospodaření na nich má v oblasti Hodonínska bohatou historii. Nejstarší rybníky z 15. století se sice do dnešních dnů nedochovaly a byly přeměněny na pole a louky, ale ve 20. století došlo k jejich částečné obnově a budování rybníků nových. Dnes se na většině rybníků ve Stupavské nivě hospodaří, chovají se zde ryby a vodní drůbež.

Harmonické měřítko krajiny je částečně narušeno velkými plochami rybníků, průhledy přes jejich hladiny jsou otevřené pouze ve směru nivy sever-jih, většina okrajů rybníků je zalesněna a tvoří tak ostrou vizuální bariéru bez přechodů.

V prostoru ohraničující od východu k západu nivami řeky Dyje a Moravy se rozkládá **Tvrdonická pahorkatina**. Pahorkatina je nížinného charakteru bez výrazných dominant a je tvořena neogenními a kvarténními usazeninami.

V krajině převažují velké celky orné půdy, mezi kterými jsou rozprostřena menší sídla. Na okraji s nivou Dyje se nachází město Břeclav. Silniční síť je představována dvěma důležitými dopravními koridory – dálnicí D2 (Brno – Bratislava) procházející územím ve směru severozápad-jihovýchod a silnici I/55 (Rohatec – Břeclav) ve směru severovýchod-západ. Dopravní koridor doplňují i dvě významné železniční trati (Přerov – Břeclav a Brno – Břeclav) vedené přibližně ve stejných směrech jako dálnice D2 a silnice I/55. Menší sídla jsou pak propojena sítí silnic nižších tříd. Částečně rozdělení velkoplošné struktury krajiny utváří spolu s menšími obcemi i drobné lesní celky, vinice a zahrady. Okraje obcí navazující na silnici I/55 jsou hojně využívány pro průmyslové a podnikatelské účely.

Přírodní charakteristiky jsou vzhledem k velkoplošným celkům orné půdy zastoupeny v menší míře. Mezi poli se nachází ojedinělé menší lesíky, na okrajích obcí jsou zachovány vinice, sady a zahrady. Velké lesní celky, ale i další porosty vzrostlých stromů v zahradách, na návších byly v červnu 2021 poničeny tornádem. Jejich obnova bude vyžadovat delší čas, v současné době se v poničených lesích odtěžuje spadlé dřevo. V území se nachází několik drobných vodních toků většinou bez vzrostlých břehových porostů, hlavní odvodňující tok území Kyjovka je upraven.

Kulturně-historické charakteristiky se vážou ke způsobu využívání příhodných klimatických a půdních podmínek v tomto území jižní Moravy, a to pro pěstování vinné révy a výrobě vína. Na okrajích obcí se nachází nejen různé velké vinice, ale také ulice sklípků, ve kterých se do dnešních dnů víno zpracovává, ochutnává, uskladňuje. Některé historické sklípky jsou navíc chráněny jako nemovitě kulturní památky. Vzhledem k dlouhé historii osídlení v tomto území je přechod směrem k Dyjsko-moravské nivě také bohatým nalezištěm archeologických památek. V území jsou však patrné i negativní projevy antropogenního využívání přírodních zdrojů ať už zemního plynu, ropy nebo lignitu (poklesy půdy, těžební místa).

Estetické charakteristiky se zcela vážou k dnešnímu využití území. Krajina má velkoplošnou strukturu, viditelné jsou dopravní koridory ať už železničních tratí nebo dálnice D2 a silnice I/55. V krajině nejsou žádné výrazné dominanty, pohledy jsou přes lány orné půdy otevřené.

VLIVY NA RÁZ KRAJINY

Posuzovaný záměr je v celé své délce veden v koridoru stávající silnice I/55, nevznikne tak nový technický prvek, ale dojde k dostavbě pravého jízdního pásu ke stávající silnici a tedy k jejímu zvýraznění v krajině. Zcela novými prvky budou vybudované mimoúrovňové křižovatky. Jejich plocha nebude vzhledem ke křížení zejména se silnicemi nižších tříd rozsáhlá, jejich negativní vliv bude částečně eliminován umístěním zejména do okrajových částí obcí s převládajícím využitím pro průmyslové a skladové účely.

V Ratíškovické pahorkatině je trasa záměru vedena v její jihovýchodní části, kde v okolí stávající silnice mezi Rohatcem a Hodonínem zasahuje zejména ornou půdu. Pohledově se bude jednat o zvýraznění liniového prvku silnice vzhledem k jejímu rozšíření. Přírodní charakteristiky budou částečně dotčeny v lesním komplexu Hodonínská doubrava, kde dojde k rozšíření průseku pro záměr rychlostní silnice. Vzhledem k rozsáhlosti komplexu a vedení trasy záměru navazující na stávající silnici I/55, nebude mít záměr v tomto úseku větší negativní vlivy.

Přechod záměru jižní částí Stupavské nivy bude představován opět rozšířením dopravního prvku stávající silnice I/55, a to v podobě dosypání hráze Písečného a Lužického rybníka pro dostavěné dvoupruhové vedení rychlostní silnice R55. Stávající porost hráze v místě dostavby bude skácen a otevře se tak pohled na silnici z okolí rybníků. Negativní vlivy vyvolané pohledy na silnici na násypu v území s převažujícími přírodními prvky lze však účinně eliminovat vegetačními úpravami, které vedení záměru částečně přiblíží stavu před výstavbou.

Výraznější negativní vliv není očekáván ani v oblasti Tvrdonické pahorkatiny, kde je záměr trasován převážně po větších celcích orné půdy. Opět dojde k rozšíření dopravního liniového prvku v krajině, která však již dnes nese prvky antropogenního zatížení v podobě sítě železniční a silniční dopravy a s tím spojené výstavby průmyslových a skladových areálů na okraji sídel.

VLIVY NA REKREAČNÍ VYUŽITÍ KRAJINY

Rekreační využití krajiny v posuzovaném koridoru, které je představováno především pěší turistikou a cykloturistikou bude ovlivněno na lokální úrovni.

Významnější rekreační oblastí cyklistickou spojkou je lesní komplex severozápadně od Hodonína, překonání rychlostní silnice mezi cestou od Hodonína a lesem je navrženo v místech stávající cesty a to mimoúrovňově mostem na cyklostezce přes rychlostní silnici. Jedná se o zlepšení stávajícího stavu, kdy je frekventovaná silnice I/55 překonávána přes úrovňovou křižovatku.

Navrhovaný záměr zohledňuje i další významnější polní cesty a volná přístupnost do krajiny bude zachována.

Vyhodnocení významného vlivu změn na krajinu

Z hlediska krajiny v území **nenastaly významné změny** oproti stavu v době zpracování Dokumentace EIA v roce 2009.

Není nutné nové hodnocení dle ZPV.

Komentář ke stanovisku EIA:

K problematice vlivů na krajinu se vztahují tyto podmínky stanoviska:

– *pro fázi přípravy:*

22. V souvislosti s požadavkem začlenění trasy komunikace do krajiny je třeba provést terénní úpravy včetně vegetačních úprav náspů a výsadby doprovodné zeleně, a to v souladu s ochranou přírody a krajiny.

23. V maximální možné míře zachovat vzrostlou vegetaci na levé straně komunikace (krajinotvorná funkce, optická izolace záměru).

37. Kompenzovat kácení vzrostlé lesní zeleně formou výsadeb v jiných lokalitách s obdobným ekotopem; při plánování vegetačních úprav je potřeba věnovat zvýšenou pozornost nalezení vhodných lokalit pro výsadbu; pro tyto lokality je nutno zvolit vhodnou dřevinnou skladbu tak, aby se jednalo o skutečnou kompenzaci, jež bude přínosem pro ekologickou stabilitu území dotčeného stavbou a provozem rychlostní silnice.

38. Pro kompenzační výsadby mimolesní i lesní zeleně 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).

39. Kompenzovat břehové a doprovodné porosty vodních toků a vodních ploch poškozených či zničených výstavbou silnice jejich revitalizací, včetně výsadby domácích dřevin odpovídajících stanovištním podmínkám.

40. U přeložek komunikací provést obnovu doprovodných porostů, přičemž je vhodné využít pro výsadbu (místo častých ovocných dřevin) domácích stanovištně odpovídajících dřevin.

– *pro fázi realizace:*

76. Po ukončení výstavby provést úplnou likvidaci stavebních dvorů a účelových komunikací a provést rekultivaci.

Situace popsaná v rámci Dokumentace EIA z hlediska stavu a ovlivnění krajiny nedoznala významných změn. Výše uvedené podmínky stanoviska EIA vztahující se k období další přípravy a realizace záměru jsou proto i nadále platné a plně postihují aktuální stav v území.

3 Změny poznatků a metod posuzování z hlediska jednotlivých složek

Kapitola byla přebrána z původní Dokumentace EIA a doplněna o nové údaje k metodám posuzování.

Vlivy na obyvatelstvo

V rámci předkládaného dokumentu byla oblast vlivů na obyvatelstvo zhodnocena na základě aktualizovaných dat z oblasti hluku a imisí.

V říjnu 2020 byla publikována aktualizace autorizačního návodu AN 15/04 verze 5: Autorizační návod k hodnocení zdravotního rizika expozice hluku, SZÚ, Praha, 2020.

I přes výše uvedená zaktualizovaná data a nově platný autorizační návod vstupující do hodnocení vlivu na obyvatelstvo postihují uvedené závěry celou oblast těchto vlivů a toto zaktualizované posouzení nevede k jiným dosud neuvedeným významným vlivům v této oblasti.

Metodický postup konvenčního hodnocení rizika (Risk Assessment) sestává ze čtyř navazujících kroků:

a) Identifikace nebezpečnosti (Hazard Identification)

Jde o vstupní kvalitativní seznámení s hodnocenou lokalitou, přítomnými škodlivými faktory a okolnostmi jejich potenciálního nepříznivého účinku na obyvatelstvo. Základním výstupem tohoto kroku je seznam zdravotně významných škodlivin a zdůvodnění postupu, jímž byly vybrány. Seznam je doplněn popisem základních fyzikálních, chemických a toxikologických vlastností vybraných škodlivin a jejich pohybu a přeměn v životním prostředí, cest expozice, působení v organismu člověka a možných zdravotních efektů. Uvádějí se též charakteristiky rizikových populačních skupin (pokud jsou přítomny), tj. skupin vystavených vyššímu riziku buď pro svoji zvýšenou vnímavost k jednotlivým škodlivinám nebo pro vyšší míru expozice.

b) Určení vztahu dávka - odpověď (Dose - response Assessment)

V tomto kroku je identifikován vztah mezi úrovní expozice a velikostí rizika¹². Toxicita škodliviny je často vyjadřována jako celoživotní riziko při jednotkové expozici.

Z hlediska typu zdravotních efektů se škodliviny dělí do dvou základních kategorií:

Látky s prahovým účinkem, u nichž se předpokládá, že minimální dávky až do určité úrovně (prahu) nemají žádný nepříznivý efekt. Nad prahovou hodnotou pak závažnost účinku roste s velikostí expozice. Do této skupiny patří většina toxických látek.

Látky s bezprahovým účinkem, u nichž se předpokládá určitý nepříznivý efekt už od nejnižších dávek. Riziko tak roste s expozicí od její nulové úrovně, závislost dávky a účinku se v oblasti nízkých dávek vesměs považuje za lineární. Do této skupiny patří většina karcinogenních látek. Jejich účinek je stochastický, tj. s velikostí dávky neroste závažnost onemocnění ale pravděpodobnost jeho vzniku.

¹² Rizikem se zde rozumí matematická pravděpodobnost, se kterou za definovaných podmínek dojde k poškození zdraví, nemoci nebo smrti. Teoreticky se pohybuje od nuly (žádné poškození) k jedné (poškození ve všech případech).

Některé látky mohou mít obojí účinek, prahový i bezprahový (toxický i karcinogenní). V takovém případě vycházíme obvykle z účinku bezprahového, který bývá při nízkých úrovních škodlivin, které jsou v životním prostředí obvyklé, závažnější.

Hodnocení rizika z prahových a bezprahových látek je principiálně odlišné. Vzhledem k podlimitním hodnotám škodlivin v ovzduší v okolí sledovaných silnic zde nebudeme příslušné postupy dále rozebírat.

c) Hodnocení expozice

Jde o odhad úrovní (dávek) jimiž jsou různé skupiny lidí (subpopulace) exponovány chemickým látkám nebo jiným faktorům ze životního prostředí. Stupeň expozice závisí nejen na koncentracích látky ve složkách životního prostředí, ale i na místě pobytu a aktivitě lidí. U inhalačních expozic záleží např. na tom, kolik času příslušníci jednotlivých subpopulací (včetně rizikových) tráví venku a v budovách, jak intenzivně venku dýchají (při práci resp. sportu), u orálních expozic např. na tom, kolik pijí denně vody z místního zdroje, v jakých množstvích konzumují kontaminované potraviny apod. Zpracovávání expozičních podkladů je mimořádně složitou záležitostí, nejobtížnější z celého procesu hodnocení rizika. V praxi EIA se obvykle pro každý případ speciálně nevyhodnocuje, vychází se z expozičních modelů vypracovaných shora zmíněnými kompetentními institucemi.

d) Charakteristika rizika

V tomto posledním kroku se předpovídá zdravotní dopad na populaci resp. její dílčí skupiny na základě integrace poznatků o nebezpečnosti jednotlivých látek a údajů o expozici. Pro látky s prahovým účinkem se vypočte expoziční index ER (Exposure Ratio), tj. poměr odhadnuté expozice k příslušnému expozičnímu limitu. Pokud není stanoven, může se ke srovnání použít i platný limit pro danou látku v dané složce životního prostředí.

Numerické výpočty při hodnocení rizika vytvářejí dojem spolehlivých exaktních výsledků. Vzhledem k povaze podkladů, z nichž byly odvozeny expoziční limity, k omezené spolehlivosti podkladů o expozicích a k dalším okolnostem jde však jen o přibližné odhady. Proces hodnocení rizika není soustavou exaktních důkazů, ale pouze prognózou, odborně fundovanou aproximací budoucího stavu. Pracuje se zde s pravděpodobnostmi, nikoli s nespornými a nevyvratitelnými fakty.

Aby pro metodické nepřesnosti nedocházelo k nepřiměřeně příznivým závěrům, vycházejí mezinárodní metodiky hodnocení vlivu staveb na životní prostředí a na zdraví ze zásady předběžné opatrnosti, tj. z nejhorších možných variant (výsledky studií s nejzávažnějšími udávanými dopady, účinky na nejcitlivější druhy zvířat, na nejcitlivější vrstvy obyvatelstva, odvozování ukazatelů z horních hranic karcinogenního potenciálu aj.). Výsledky pak charakterizují vždy nejhorší myslitelnou konstelaci a jsou vesměs horší než budoucí realita. Tento opatrný (konzervativní) přístup spolu se zavedením dostatečných bezpečnostních pásem má zaručit spolehlivost výsledků i v podmínkách výše uvedené neurčitosti. Konzervativní hlediska použijeme i v našem hodnocení.

Závěrem této metodické stati je nutno doplnit, že stanovení rizika popsaným postupem má význam tam, kde pro danou látku v příslušné složce životního prostředí (ovzduší, vodě apod.) není stanoven limit resp. tam, kde tento limit je překročen. Limity jsou vypracovány tak, aby s dostatečnou rezervou zaručovaly zdravotní nezávadnost, a jsou-li dodrženy, výpočet shora popsaným způsobem tuto skutečnost jen potvrdí. Pokud pro to tedy nejsou zvláštní důvody, pak při dodržení limitech výpočet rizika popsanou metodou Risk Assessment obvykle neprovádíme.

Intenzity dopravy

Dopravně inženýrské údaje použité v Dokumentaci EIA (2009) odpovídají metodice celostátního sčítání dopravy používané do roku 2005 (CSD 2005) včetně. Tehdy se do počtu těžkých vozidel (označovaných T) počítaly kromě samotných nákladních automobilů, autobusů a traktorů samostatně i jejich přívěsy a návěsy. V roce 2010 (CSD 2010) došlo ke změně metodiky kategorizace vozidel a těžká vozidla (TV) již zahrnují pouze poháněná vozidla (buď sólo nebo s přívěsy, či návěsy). Z tohoto důvodu nejsou údaje o počtu těžkých vozidel, stanovených dle těchto metodik plně srovnatelné.

Pro potřeby porovnání a vyhodnocení údajů intenzit dopravy jsou v předkládaném dokumentu uvedeny hodnoty přepočítané dle stejných metodik. Uvedeny jsou však i hodnoty dle současné metodiky.

Pro přepočítání hodnoty těžkých vozidel dle metodiky CSD 2005 na metodiku CSD 2010 se využily údaje z CSD 2005. V úsecích, kde není sčítací profil, se využily hodnoty ze sousedních sčítacích úseků. Pro odvození předpokládaných intenzit dopravy roku 2040 v rámci současné aktualizace (2021) byly použity technické podmínky TP 225 „Prognóza intenzit automobilové dopravy“ (2018). TP 225 uvádí koeficienty vývoje intenzit dopravy pro kategorie vozidel OV (osobní vozidla), LNV (lehká nákladní vozidla) a TV (těžká vozidla). Intenzity aktualizovaného modelu Jmk byly prognózovány příslušnými koeficienty (TP 225, 2018) a pro odpovídající srovnání v následujících tabulkách byly jednotlivé kategorie vozidel agregovány dle metodiky MD ČR „Výpočet hluku z automobilové dopravy“ (2020).

I přes výše uvedené změny v přístupu v rámci intenzit dopravy postihují uvedené závěry celou oblast těchto vlivů a tyto změny nevedou k jiným dosud neuvedeným významným vlivům v této oblasti.

Vlivy na ovzduší

V roce 2021 byla pro výpočet množství emisí použita aktualizovaná prognóza intenzit dopravy (viz kapitola 2.2) a zejména aktuální databáze MEFA, verze MEFA 13. Významnou změnou databáze MEFA 13 bylo zvýšení emise benzo[a]pyrenu a doplnění resuspenze u benzo[a]pyrenu a prachových částic. S časovým odstupem obou hodnocení se pozitivně projevuje změna emisních faktorů, resp. jejich pozitivní projev v změně dynamické skladby vozového parku předpokládající postupné navyšování podílu vozidel splňujících vyšší normu EURO. Počet vozidel je ve všech případech vztažen k roku 2040.

I přes výše uvedené změny v přístupu v rámci modelového výpočtu vlivu záměru na ovzduší postihují uvedené závěry celou oblast těchto vlivů a tyto změny nevedou k jiným dosud neuvedeným významným vlivům v této oblasti.

K predikci imisního zatížení okolí, tj. imisních koncentrací hlavních škodlivin emitovaných silničním provozem, byl použit modelový výpočet dle metodiky SYMOS'97.

Model je založen na aplikaci stacionárního řešení difúzní rovnice za předpokladu, že rozptyl znečišťujících látek se řídí Gaussovým normálním rozdělením. Imisní koncentrace c [$\mu\text{g}\times\text{m}^{-3}$] dle metodiky SYMOS'97 je pak vyjádřena matematickým vztahem upraveným pro výpočet imisních koncentrací z mobilních zdrojů (silnice jako liniový zdroj znečišťování).

Výpočty dle metodiky SYMOS'97 vychází z následujících vstupních údajů:

- údaje o zdrojích exhalací (tj. prostorová poloha zdroje ve zvolené souřadné soustavě, množství produkovaných emisí příslušné škodliviny a další),
- meteorologické a klimatické údaje (tj. větrné růžice v rozlišení dle rychlosti větru a teplotní stability atmosféry, které jsou reprezentativní pro dotčenou oblast),
- údaje o zvolených referenčních bodech (tj. prostorová poloha těchto bodů ve zvolené souřadné soustavě).

Vlivy na hlukovou situaci

V rámci modelového výpočtu hlukové situace nedošlo ke změnám v metodickém postupu. Byly však použity detailnější a přesnější data (intenzity dopravy, 3D model), které vstupují do modelového výpočtu.

I přes výše uvedené zpřesnění modelového výpočtu vlivu záměru na hlukovou situaci postihují uvedené závěry celou oblast těchto vlivů a toto zpřesnění nevede k jiným dosud neuvedeným významným vlivům v této oblasti.

Pro stanovení výhledového hlukového zatížení území v okolí jednotlivých variant, výpočet a zobrazení izofon, byl použit program SoundPLAN, verze 6.4. Výpočty byly prováděny pro intenzity dopravy ve výhledovém roce 2040.

Jednotlivé situace hlukového zatížení venkovního prostředí zjištěné výpočtem byly posouzeny ve vztahu k imisním limitům hluku daných nařízením vlády č.184/2006 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací. Pro stanovení rozsahu zatížení území hlukem z dopravy na jednotlivých variantách byl v programu SoundPLAN zpracován trojrozměrný model terénu širšího území, do kterého byly vloženy trasy hodnocených variant a okolní zástavba. Pomocí tohoto modelu pak bylo vypočteno hlukové zatížení území ve výšce 2 m nad terénem.

Vlivy na faunu a flóru

V roce 2020 a 2021 proběhly terénní průzkumy za účelem aktualizace stavu území a vyhodnocení možných změn fauny a flóry. Metody průzkumů flóry a jednotlivých skupin fauny se nezměnily. Průzkumováno bylo celé území, lokality vymezené v roce 2009 byly ponechány ve stejném rozsahu a ve vegetační sezoně roku 2020 a 2021 proběhl na těchto lokalitách detailnější botanický a zoologický průzkum.

V době zpracování původní Dokumentace EIA byl migrační potenciál hodnocen podle „Metodické příručky k zajišťování průchodnosti dálničních komunikací pro volně žijící živočichy, AOPK 2001“ a Technických podmínek Ministerstva dopravy – TP 180 Migrační podmínky pro zajištění průchodnosti dálnic a silnic pro volně žijící živočichy, Evernia 2006.

Od doby zpracování původní Dokumentace EIA byly vydány tři metodické příručky pro hodnocení a řešení migrační průchodnosti silničních komunikací. První publikace (Ochrana průchodnosti krajiny pro velké savce, Evernia, 2010) obsahuje koncepci řešení ochrany průchodnosti krajiny pro velké savce v České republice. Vymezuje síť migračně významných území (MVÚ) a dálkových migračních koridorů (DMK), které se staly doporučeným podkladem územního plánování a dalších koncepčních materiálů. Síť MVÚ a DMK byla v roce 2017 aktualizována v rámci projektu „Komplexní přístup k ochraně fauny terestrických ekosystémů před fragmentací krajiny v ČR, EHP-CZ02-OV-1-028-2015“. Výstupem tohoto projektu je tzv. „Biotop vybraných zvláště chráněných druhů velkých savců“ (dále biotop). Tento podklad je AOPK ČR od ledna 2020 poskytován ve formě jedné spojitě polygonové gisové vrstvy (shp) jako územně analytický podklad (ÚAP) dle novelizované vyhlášky 500/2006 Sb. o územně analytických podkladech, územně plánovací dokumentaci a o způsobu evidence územně plánovací činnosti jako jev 36B.

Druhá publikace (Průchodnost silnic a dálnic pro volně žijící živočichy, Evernia, 2011) výrazně rozšiřuje komplexnost hodnocení migračního potenciálu – z původně tří hodnocených skupin živočichů (A, B a C) bylo hodnocení rozšířeno na 7 kategorií A - G. Podrobněji také řeší problematiku opatření, která je třeba přijmout pro zajištění dostatečné migrační průchodnosti komunikací.

Tato publikace byla aktualizována a výrazně rozšířena v roce 2020 vydáním metodiky „Doprava a ochrana fauny v České republice, AOPK, 2020“

I přes výše uvedené nové terénní průzkumy a metodické podklady a rozšíření hodnocení migračního potenciálu byly údaje uvedené v Dokumentaci EIA oproti současnému stavu dostatečné a nevedou tak k jiným dosud neuvedeným významným vlivům v této oblasti.

Změny klimatu

Zpracováno na základě novely zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí (ve znění zákona č. 326/2017 Sb.), která vstoupila v účinnost od 1.11. 2017. Doplnění této podkapitoly vychází z revidované směrnice EIA (směrnice EP a Rady 2014/52/EU ze dne 16.4.2014, kterou se mění směrnice Rady 2011/92/EU o EIA).

I přes rozšířeném rozsahu hodnocení, postihují závěry uvedené v dokumentaci EIA celou oblast těchto vlivů a toto zpřesnění nevede k jiným dosud neuvedeným významným vlivům v této oblasti.

Vlivy na povrchové a podzemní vody.

Od doby zpracování dokumentace EIA v roce 2009 došlo k změně limitu znečištění povrchových vod. Nařízení vlády č. 61/2003 Sb. bylo nahrazeno nařízením vlády č. 401/2015 Sb., v platném znění. Změnou legislativy došlo ke zpřísnění limitů pro nejvyšší přípustné koncentrace chloridů (Cl^-), a to z 250 mg/l na 150 mg/l pro povrchové vody (jedná se o roční průměrnou koncentraci Cl^-).

Posouzení vlivu solení komunikace na vodoteče bylo provedeno na základě směšovací rovnice:

$$C_3 = (C_1 * Q_1 + C_2 * Q_2) / (Q_1 + Q_2)$$

C_3	... výsledná průměrná koncentrace chloridů po smíšení ($\text{g}/\text{m}^3 = \text{mg}/\text{l}$)
C_1	... koncentrace chloridů v recipientu před smíšením s vodami ze silnice (g/m^3)
Q_1	... průtok v recipientu (m^3/s)
C_2	... koncentrace chloridů ve srážkové vodě z komunikace (g/m^3)
Q_2	... průtok srážkové vody z komunikace (m^3/s)

Pro výpočet průměrného ročního průtoku srážkové vody z komunikace (Q_2) bylo použito vztahu:

$$Q_2 = (pl * hs * k) / T$$

pl	... zpevněná plocha komunikace, na níž je prováděna aplikace chemického posypového materiálu, tzn. bez středního dělicího pásu atd. (m^2)
hs	... dlouhodobý průměrný roční úhrn srážek (m/rok)
ks	... odtokový koeficient (při odvádění vody kanalizací $ks = 0,8$)
T	... počet sekund za rok

I přes novinky v legislativě a rozšířenému rozsahu hodnocení, postihují závěry uvedené v dokumentaci EIA celou oblast těchto vlivů a toto zpřesnění nevede k jiným dosud neuvedeným významným vlivům v této oblasti.

Další vlivy

Zůstává platné. Obdobně bylo postupováno u vlivů v dalších oblastech v předkládaném dokumentu.

Další vlivy byly hodnoceny odborným odhadem a kvalifikovanou prognózou, analogicky s vlivem staveb obdobného charakteru na životní prostředí, v souladu s platnou legislativou a souvisejícími předpisy.

Informace o místních podmínkách byly získány rekognoskací terénu, návštěvou dotčených úřadů, příslušných institucí, použitím odborné literatury a odborných studií. U vlivů na faunu a flóru byl proveden terénní průzkum na reprezentativních lokalitách.

4 Závěr

Předložený dokument **Podklad pro prodloužení platnosti stanoviska EIA** je zpracován pro záměr **D55, 5512 Rohatec – Lužice a D55, 5513 Lužice – Břeclav**. V rámci procesu EIA je záměr veden pod jiným názvem, a to **Rychlostní silnice R55 v úseku Rohatec – Břeclav (MŽP240)**, jedná se však o shodný záměr, jehož název prošel úpravou vzhledem k platnosti nové legislativy v oblasti dopravních staveb a navazující investorské přípravy.

Cílem práce bylo provést analýzu aktuálního stavu dotčeného území a porovnat tento stav se stavem popisovaným v období vydání stanoviska EIA pro předmětný záměr v roce 2011. Dále vyhodnotit změny mezi těmito stavy a ověřit, zdali podmínky uvedené v souhlasném stanovisku EIA zůstávají v platnosti.

Při zjišťování změn byly použity aktuální metody hodnocení vlivů na jednotlivé složky životního prostředí a případné změny v postupech byly popsány.

Zjištěné změny dotčeného území a dalších charakteristik (vyžadované metodickým usměrňením formou Sdělení MŽP ze dne 13.9.2018) mezi stavem v době vydání stanoviska a současností byly vyhodnoceny z hlediska jejich významnosti vzhledem k ovlivnění životního prostředí. Dále došlo k prověření, zda podmínky uvedené v souhlasném stanovisku EIA z roku 2011 (č.j. 59378/ENV/11 ze dne 30.12.2011 jehož platnost byla prodloužena do 30.12.2021 (č.j. MZP/2018/710/107 ze dne 15.8.2019), jsou stále relevantní.

Na základě provedených analýz lze konstatovat, že došlo k několika změnám v jednotlivých oblastech posuzování vlivů na životní prostředí, které však nebyly vyhodnoceny jako významné. Všechny změny jsou dostatečně ošetřeny navrženými podmínkami stanoviska EIA.

Závěry učiněné v rámci Dokumentace EIA zůstávají stále v platnosti a platnost souhlasného stanoviska EIA doporučujeme prodloužit.

5 Použité podklady

Projekční studie – posuzovaný záměr

- Technická studie „*Rychlostní silnice R55 v úseku Rohatec – Břeclav*“, HBH Projekt spol. s r.o., Brno, červen 2002.
- Studie proveditelnosti a účelnosti „*Rychlostní silnice R55 Napajedla – D2 Břeclav*“ Mott MacDonald Praha, spol. s r.o., říjen 2003.
- Technická studie „*Rychlostní silnice R55 v úseku Rohatec – Břeclav*“ – *prověření platnosti parametrů směrového a výškového řešení trasy*, HBH Projekt spol. s r.o., Brno, září 2007.

Dokumentace EIA

- Dokumentace EIA „*Rychlostní silnice R55 v úseku Rohatec – Břeclav*“. HBH Projekt spol. s r.o., Brno, červenec 2009.

Studie zpracované jako podklad

- DIP – Porovnání výhledových intenzit na komunikační síti dle EIA 2009 s údaji predikovanými v roce 2021 „*D55, Rohatec – Břeclav*“, HBH Projekt s.r.o., Brno, prosinec 2021.
- Botanický průzkum v roce 2021 „*D55 Rohatec – Břeclav*“, Mgr. Michal Juříček, říjen 2021.
- Hodnocení vlivů závažného zásahu na zájmy ochrany přírody a krajiny ve smyslu §67 zákona 114/1992 Sb., v rámci DÚR „*D55 5513 Lužice – Břeclav*“, HBH Projekt spol. s r.o., Brno, listopad 2020

Informace o území

- Zásady územního rozvoje Jihomoravského kraje
- Územní plány dotčených obcí
- Plány oblasti povodí

Internetové zdroje

- hydroekologický informační systém VÚV TGM (www.heis.vuv.cz a www.dibavod.cz)
- Informační systém o archeologických datech NPÚ (www.isad.npu.cz)
- Integrovaný informační systém památkové péče (iispp.npu.cz)
- mapové aplikace České geologické služby (www.geology.cz)
- mapové aplikace České informační agentury životního prostředí (www.cenia.cz)
- mapové aplikace Agentury ochrany přírody a krajiny (www.mapy.nature.cz)
- mapové aplikace Českého úřadu zeměměřického a katastrálního (geoportal.cuzk.cz)
- mapové aplikace Národního geoportálu INSPIRE (www.geoportal.gov.cz)
- mapové aplikace Ústavu pro hospodářskou úpravu lesů (www.uhul.cz)
- nahlížení do katastru nemovitostí ČÚZK (www.nahlizenidokn.cuzk.cz)
- Systém evidence kontaminovaných míst (www.sekm.cz)
- Ústřední seznam ochrany přírody (ÚSOP) (drusop.nature.cz)
- Veřejná databáze Českého statistického úřadu (www.vdb.czso.cz)
- Biomonitoring AOPK ČR (www.biomonitoring.cz)
- internetová přírodovědná encyklopedie BioLib (www.biolib.cz)

Příslušné zákony, vyhlášky, nařízení vlády, metodické pokyny a směrnice Evropského parlamentu a Rady

Seznam specialistů podílejících se na zpracování Podkladu pro prodloužení platnosti stanoviska EIA

RNDr. Tomáš ŠIKULA

Držitel autorizace ke zpracování dokumentace a posudku dle § 19 zákona č.100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění, MŽP ČR - č.j. 81390/ENV/16

Držitel autorizace k provádění hodnocení podle § 45i ve smyslu §67 zákona č.114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění, MŽP ČR - č.j. MZP/2020/610/835

HBH Projekt spol. s r.o.

Kabátníkova 216/5, 602 00 Brno – střed

605 536 053, t.sikula@hbh.cz

Ing. Helena Palášková HBH Projekt spol. s r.o. 549 123 486 h.palaskova@hbh.cz

Mgr. David Kouřil HBH Projekt spol. s r.o. 544 520 572 d.kouril@hbh.cz

Držitel autorizace ke zpracování rozptylových studií, MŽP ČR č.j. 33526/ENV/14

Ing. Vladimír Kryl HBH Projekt spol. s r.o. 596 128 876 v.kryl@hbh.cz

Mgr. Stanislav Rada, Ph.D. HBH Projekt spol. s r.o. 596 123 482 s.rada@hbh.cz

Držitel autorizace k provádění posouzení podle § 45i zákona č.114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění; MŽP ČR - č.j. MZP/2019/630/2885

Držitel autorizace k provádění hodnocení vlivů závažného zásahu na zájmy ochrany přírody a krajiny ve smyslu § 67 podle § 45i zákona č.114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění; MŽP ČR - č.j. MZP/2019/610/537

Mgr. Šárka Pokorná HBH Projekt spol. s r.o. 549 123 485 s.pokorna@hbh.cz

Držitelka autorizace k provádění posouzení podle § 45i zákona č.114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění, MŽP ČR - č.j. MZP/2020/630/508

Držitelka autorizace k provádění hodnocení vlivů závažného zásahu na zájmy ochrany přírody a krajiny ve smyslu § 67 podle § 45i zákona č.114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění; MŽP ČR - č.j. MZP/2019/610/3813

Ing. Tomáš Libosvár HBH Projekt spol. s r.o. 549 123 485 t.libosvar@hbh.cz

Držitel autorizace k provádění hodnocení vlivů závažného zásahu na zájmy ochrany přírody a krajiny ve smyslu § 67 podle § 45i zákona č.114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění; MŽP ČR - č.j. MZP/2021/610/469

Ing. Lucie Havlová, Ph.D. HBH Projekt spol. s r.o. 549 123 486 l.havlova@hbh.cz

Ing. Petr Kozák HBH Projekt spol. s r.o. 544 520 563 p.kozak@hbh.cz

V Brně dne 9.12.2021

RNDr. Tomáš Šikula

6 Přílohy

- Příloha 1:** Stanovisko k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí č.j. 59378/ENV/11 ze dne 30.12.2011
- Příloha 2:** Prodloužení platnosti stanoviska k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí č.j. MZP/2018/710/107 ze dne 15.9.2019
- Příloha 3:** Vyjádření k záměru D55, stavbám 5512 Rohatec – Lužice a 5513 Lužice – Břeclav pod č.j. JMK 172791/2021 ze dne 6.12.2021
- Příloha 4:** Dopravně inženýrské podklady (pouze digitálně na přiloženém CD)
-
- Grafická příloha 1:** Přehledná situace – 1:60 000
- Grafická příloha 2:** Environmentální charakteristiky – 1:20 000
- Grafická příloha 3:** Ložisková ochrana – 1:70 000

NA PŘILOŽENÉM CD

Podklad pro prodloužení platnosti stanoviska EIA pro záměr „D55, 5512 Rohatec – Lužice a D55, 5513 Lužice – Břeclav“, digitální verze předkládaného dokumentu včetně příloh, prosinec 2021, HBH Projekt spol. s r.o.

Dokumentace EIA pro záměr „Rychlostní silnice R55 v úseku Rohatec – Břeclav“, červenec 2009, HBH Projekt spol. s r.o.

PŘÍLOHY

- Příloha 1:** Stanovisko k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí č.j. 59378/ENV/11 ze dne 30.12.2011
- Příloha 2:** Prodloužení platnosti stanoviska k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí č.j. MZP/2018/710/107 ze dne 15.9.2019
- Příloha 3:** Vyjádření k záměru D55, stavbám 5512 Rohatec – Lužice a 5513 Lužice – Břeclav pod č.j. JMK 172791/2021 ze dne 6.12.2021
- Příloha 4:** Dopravně inženýrské podklady (pouze digitálně na přiloženém CD)

PŘÍLOHA 1

Stanovisko k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí
č.j. 59378/ENV/11 ze dne 30.12.2011

MINISTERSTVO ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ

100 10 PRAHA 10 – VRŠOVICE, Vršovická 65

V Praze dne 30. prosince 2011

Č.j.: 59378/ENV/11

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 v úseku Rohatec – Břeclav

Kapacita (rozsah) záměru:

Dostavba stávající dvoupruhové silnice I/55 na čtyřpruhovou rychlostní silnici R55:

- celková délka 23,500 km (km 40,000 – 63,500), šířkové uspořádání v kategorii R 25,5/120, se středním dělicím pásem,
- úsek je rozdělen na dvě stavby: 5512 Rohatec – Lužice a 5513 Lužice – Břeclav.

Výstavba mimoúrovňových křižovatek (dále jen „MÚK“) – mimoúrovňová křížení nahrazující stávající úrovnňová křížení:

- MÚK Hodonín-východ (silnice č. II/432),
- MÚK Mikulčice (přeložená silnice č. II/423),
- MÚK Moravská Nová Ves (silnice č. II/424 a č. III/4233),
- MÚK Hrušky (silnice č. III/4243),
- MÚK Břeclav I (dálnice D2),
- MÚK Břeclav II (silnice č. I/50, č. II/425 a č. III/05531).

Plocha pro středisko správy a údržby rychlostní silnice (dále jen „SSÚRS“):

- SSÚRS Hodonín v prostoru MÚK Hodonín-východ.

Přeložky silnic – doplnění silniční sítě v návaznosti na nově budované MÚK:

- přeložka silnice č. II/423 v délce 2 100 m (kategorie S 9,5/70) mezi Mikulčicemi a Josefovem,
- přeložka silnice č. II/425 v délce 878 m (kategorie S 9,5/80) u Břeclavi,
- přeložka silnice č. III/05531 v délce 1 505 m (kategorie S 7,5/60) u Mikulčic,
- přeložka silnice č. III/05531 v délce 3 333 m (kategorie S 7,5/60) u Hrušek.

Vyvolané přeložky – úpravy a přeložky silnic nižších tříd, polních cest a inženýrských sítí v nezbytném rozsahu vyvolaném potřeby stavby.

Umístění záměru:

kraj: Jihomoravský
 obce: Břeclav, Hodonín, Hrušky, Lužice, Mikulčice, Moravská Nová Ves, Rohatec
 k.ú.: Břeclav, Hodonín, Hrušky, Lužice u Hodonína, Mikulčice, Moravská Nová Ves, 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 a dokumentace:

Mgr. Tomáš Šikula
 osvědčení odborné způsobilosti č. j.: 8175/1488/OIP/03
 autorizace prodloužena č.j.: 69749/ENV/07

Datum předložení oznámení:

1. 10. 2008

Datum předložení dokumentace:

19. 11. 2009

Zpracovatel posudku:

RNDr. Vladimír Ludvík
 osvědčení odborné způsobilosti č. j.: 5278/850/OPV/93
 autorizace prodloužena č. j.: 2081/ENV/11

Datum předložení posudku:

6. 5. 2011

Veřejné projednání:

Kulturní dům Mikulčice, dne 27. 6. 2011

Celkové hodnocení procesu posuzování včetně účasti veřejnosti:

- Dne 1. 10. 2008 bylo Ministerstvu životního prostředí (dále jen „MŽP“), jako příslušnému úřadu, předloženo oznámení záměru zpracované dle přílohy č. 3 k zákonu.
- Dne 16. 10. 2008 bylo zahájeno zjišťovací řízení rozesláním oznámení záměru dotčeným územním samosprávným celkům a dotčeným správním úřadům ke zveřejnění a k vyjádření.

- Dne 2. 12. 2008 byl vydán závěr zjišťovacího řízení s tím, že byly stanoveny oblasti, na které je nutné klást důraz při zpracování dokumentace vlivů záměru na životní prostředí (dále jen „dokumentace“).
- Dne 19. 11. 2009 byla předložena dokumentace.
- Dne 7. 12. 2009 byla dokumentace rozeslána dotčeným územním samosprávným celkům a dotčeným správním úřadům ke zveřejnění a k vyjádření.
- Dopisem ze dne 15. 1. 2010 byl MŽP zpracováním posudku o vlivech záměru na životní prostředí (dále jen „posudek“) pověřen RNDr. Vladimír Ludvík.
- Dne 6. 5. 2011 obdrželo MŽP zpracovaný posudek.

Závěry zpracovatele posudku:

Z hlediska posuzovaných vlivů lze nejvýznamnější vlivy záměru z hlediska jejich velikosti a významnosti očekávat zejména v oblasti vlivů na přírodu, vodní zdroje a obyvatelstvo z hlediska hlukové zátěže. Realizací záměru dojde k okrajovému zásahu do lokality zařazené do soustavy Natura 2000 (EVL Hodonínská doubrava – lesní komplex).

Zpracovatel posudku po vyhodnocení dokumentace, obdržených vyjádření a dalších podkladů doporučuje příslušnému úřadu vydat souhlasné stanovisko ve smyslu zákona za respektování podmínek uvedených ve stanovisku.

- Dne 10. 5. 2011 byl posudek rozeslán dotčeným územním samosprávným celkům a dotčeným správním úřadům ke zveřejnění a k vyjádření.
- Dopisem ze dne 13. 6. 2011 rozeslalo MŽP pozvánku na veřejné projednání dotčeným samosprávným celkům a dotčeným správním úřadům ke zveřejnění.
- Dne 27. 6. 2011 se konalo veřejné projednání.

Závěry veřejného projednání:

Veřejné projednání se konalo dne 27. 6. 2011 od 15:00 hod. v Kulturním domě v Mikulčicích a proběhlo v souladu s § 17 zákona a § 4 vyhlášky MŽP č. 457/2001 Sb., o odborné způsobilosti a o úpravě některých dalších otázek souvisejících s posuzováním vlivů na životní prostředí (dále jen „vyhláška“). Podrobněji je průběh veřejného projednání uveden v zápisu z veřejného projednání č. j.: 52538/ENV/11 ze dne 5. 8. 2011.

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

1. Jihomoravský kraj, náměstek hejtmána
2. Obec Rohatec
3. Obec Lužice
4. Obec Mikulčice
5. Obec Hrušky
6. Obec Dolní Dunajovice
7. Městys Moravská Nová Ves
8. Městský úřad Břeclav- odbor životního prostředí
9. Městský úřad Hodonín - odbor životního prostředí, odbor rozvoje města
10. Krajská hygienická stanice Jihomoravského kraje se sídlem v Brně
11. Česká inspekce životního prostředí, Oblastní inspektorát Brno

12. Ministerstvo zemědělství – odbor státní správy, hospodářské úpravy a ochrany lesů
13. Krajský úřad Jihomoravského kraje – odbor životního prostředí a zemědělství
14. Městský úřad Břeclav – odbor životního prostředí
15. Městský úřad Hodonín – odbor životního prostředí
16. Obvodní báňský úřad v Brně
17. Národní památkový ústav, územní odborné pracoviště v Brně
18. Ministerstvo životního prostředí, odbor obecné ochrany přírody a krajiny (původní název - odbor péče o krajinu)
19. Ministerstvo životního prostředí, odbor zvláštní územní ochrany přírody a krajiny (původní název – odbor zvláště chráněných částí přírody)
20. Ministerstvo životního prostředí, odbor druhové ochrany a implementace evropských předpisů (původní název – odbor mezinárodní ochrany biodiverzity)
21. Ministerstvo životního prostředí, odbor ochrany vod
22. Ministerstvo životního prostředí, odbor ochrany ovzduší
23. Ministerstvo životního prostředí, odbor udržitelné energetiky a dopravy
24. Občanské sdružení Občané za ochranu kvality bydlení v Brně - Kníničkách, Rozdrojovicích a Jinačovicích
25. Občanské sdružení Děti Země - Klub za udržitelnou dopravu
26. Občanské sdružení Dolní Dunajovice proti R52
27. Občanské sdružení Mikulovsko bez dálnice
28. Občanské sdružení Ekologický právní servis
29. Občanské sdružení Nebojsa
30. Sdružení vlastníků bytů o.p.s.
31. Honební společenstvo Mikulčice- Lužice
32. Myslivecké sdružení Mikulčice - Velká Morava
33. Marta Svobodová (+ 33 dalších fyzických osob)
34. Miroslav Bastl
35. Dita Zacharová
36. Andrea Kučerová

III. Hodnocení záměru

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

Z hlediska charakteru předloženého záměru je patrné, že se jedná o aktivitu navrhovanou v území určeném pro tuto stavbu. Z této skutečnosti se také odvíjí komplexní vyhodnocení velikosti a významnosti vlivů záměru na životní prostředí.

Z hlediska posuzovaných vlivů je patrné, že nejvýznamnější vlivy z hlediska velikosti a významnosti lze očekávat zejména v oblasti vlivů na přírodní složky ekosystémů, vodní zdroje a vlivů na obyvatelstvo (zejména z hlediska hlukové zátěže). 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.

Vlivy na obyvatelstvo jsou z hlediska akustické situace vyhodnoceny příslušnou specializovanou studií (ENVIROAD, 2009). Přestože byla trasa silnice I/55 již v minulosti přeložena mimo intravilány sídel, prochází dnes poměrně blízko zastavěných území obcí, což je dáno jednak rozvojovými aktivitami obcí, tak i omezenými možnostmi trasování komunikace. Základním aspektem v negativních vlivech na obyvatelstvo je prognózované zvýšení intenzit dopravy u varianty Aktivní, neboť modelový výpočet zde počítá s kompletním zprovozněním rychlostní silnice R55, což významně ztraktivní tento dopravní tah.

Vzhledem k tomu, že povinností oznamovatele je zabezpečit ochranu zdraví obyvatel před nadlimitními hladinami hluku, byla v rámci procesu EIA předběžně navržena protihluková opatření s cílem splnění hygienických imisních limitů hluku v obytné zástavbě. Přesto u nejbližší obytné zástavby obcí Lužice a Hrušky zůstaly mírně překročeny noční hlukové limity. Podmínkami ve stanovisku jsou řešeny i tyto vlivy.

Problematiku znečišťování ovzduší řeší rozptylová studie (ENVIROAD, 2009). Výstavbou navrhovaného záměru dojde k navýšení příspěvků imisních koncentrací hlavních škodlivin ve všech dotčených sídlech. V současné době je překračován denní (24hod) průměr imisního limitu částic (PM₁₀) v okolí Břeclavi a Hodonína, k jiným překročení imisních limitů s příspěvím posuzovaného záměru nedojde.

Problematika vyhodnocení vlivů záměru na veřejné zdraví je řešena samostatnou specializovanou studií Prof. MUDr. Jaroslava Kotulána, CSc. V závěru studie je konstatováno, že z hlediska vlivů na obyvatelstvo lze považovat aktivní variantu s protihlukovými opatřeními za únosnou.

Realizací záměru dojde k okrajovému zásahu do jedné lokality zařazené do soustavy Natura 2000 (EVL Hodonínská doubrava – lesní komplex). Součástí posuzované Dokumentace EIA je také posouzení vlivů na soustavu Natura 2000. Mimo tuto zalesněnou oblast je záměr veden převážně po zemědělské půdě, postižení dalších cenných ekosystému lze označit za minimální. Na toto posouzení byl zpracován oponentní posudek, který je součástí posudku EIA, zmírňující opatření jsou uvedena v rámci podmínek stanoviska.

U povrchových vod nedojde k výraznému zásahu do charakteru odvodnění oblasti. Záměr kříží několik menších vodních toků a jeden tok významný. Záměr také zasáhne do okrajů dvou rybníků v soustavě kolem vodního toku Kyjovka severně od Hodonína.

Celkový zábor posuzovaného záměru bude činit cca 106,55 ha. V této hodnotě není zahrnuta plocha stávající silnice I/55 a dálnice D2. Zemědělský půdní fond (dále jen „ZPF“) bude mít zábor ve výši 96,97 ha, pozemky určené k plnění funkcí lesa (dále jen „PUPFL“) 7,63 ha, a vodní plochy 1,94 ha.

Řešené území je z hlediska zastoupení přírodních zdrojů významnou oblastí s ložisky ropy, zemního plynu, lignitu a cihlářských surovin. Tyto zdroje jsou chráněny řadou institutů ochrany dle horního zákona. Těžební aktivity v území respektují ochranné pásmo stávající silnice, rozšířené ochranné pásmo rychlostní silnice však bude zasahovat i do využívaných ploch. Tuto problematiku bude nezbytné řešit v kooperaci s příslušným báňským úřadem. Před realizací stavby bude nezbytné sanovat staré důlní dílo – jámu Heinrich, pokud již v té době nebude sanované.

Horninové prostředí bude ovlivněno pouze lokálně, v místech zářezů a náspů, nepředpokládají se negativní změny.

Záměr je veden v koridoru stávající silnice I/55, v krajině tak nevznikne nový prvek, pouze se zvýrazní stávající prvek liniové stavby, který je veden převážně zemědělskou mírně zvlněnou krajinou. Výrazněji do krajinného rázu zasáhnou mimoúrovňové křižovatky, které však mají vzhledem ke křížení se silnicemi nižších tříd menší rozlohu.

Při zhodnocení všech prostorových vlivů a faktorů lze konstatovat, že z hlediska vlivů na životní prostředí je záměr akceptovatelný v aktivní 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.

varianta Nulová

Varianta Nulová představuje stávající silnici č. I/55 v úseku od Rohatce po Břeclav. Tuto komunikaci úrovně kříží následující silnice: č. II/432 (Hodonín – Ratíškovice), č. I/51 (Hodonín – č. I/55), č. III/42222 (Lužice – Dolní Bojanovice), č. II/423 (Josefov – č. I/55), č. III/4233 (Prušanky – Moravská Nová Ves) a č. II/425 (Podivín – č. I/55). Mimoúrovňová křížení jsou realizována se silnicí č. II/431 (Hodonín – Dubňany) – tato křižovatka je navržena pro čtyřpruhové uspořádání – a s dálnicí D2 u Břeclavi.

varianta Aktivní

Varianta Aktivní představuje dostavbu a rekonstrukci stávající silnice č. I/55 (realizované v původní kategorii R 11,5/100) na čtyřpruhovou rychlostní silnici kategorie R 25,5/120.

Posuzovaný záměr se skládá ze dvou staveb, a to ze stavby 5512 Rohatec – Lužice (km 40,000 – 51,500), která začíná za MÚK Rohatec (připojení silnice č. I/55) a končí severně od obce Lužice a ze stavby 5513 Lužice – Břeclav (km 51,500 – 63,500).

Počátek posuzovaného úseku rychlostní silnice R55 je umístěn severně od Rohatce, za budoucí MÚK Rohatec (křižovatka se stávající silnicí č. I/55 přicházející od Strážnice, součást stavby 5511 Bzenec-Přívoz – Rohatec). Trasa pokračuje jihozápadním směrem k Hodonínu, v km 40,397 je umístěn most na polní cestě a v km 41,284 kříží na mostním objektu vodní tok Olšička. Silnice II/432 Hodonín – Ratíškovice – Kyjov bude přeložena do nadjezdu a s rychlostní silnicí R55 bude propojena přes MÚK Hodonín-východ.

V severovýchodním kvadrantu této MÚK je umístěna plocha pro SSÚRS Hodonín. Součástí areálu SSÚRS budou provozní budovy, sklady soli a inertního materiálu, čerpací stanice pohonných hmot a odpadové hospodářství. V areálu bude také umístěno dálniční oddělení Policie ČR. Areál SSÚRS bude posouzen v samostatném procesu EIA.

Dále vede trasa severně od Hodonína, podchází trať ČD č. 255 Hodonín – Zaječí a silnici č. II/431 (ul. Brněnská) – oba mostní objekty byly v minulosti realizovány na výhledovou kategorii R 22,5/100, což si vyžádá zúžení krajnic navrhované rychlostní silnice. Silnice č. II/431 bude s rychlostní silnicí R55 propojena přes stávající MÚK Hodonín-sever, která byla realizována s ohledem na budoucí čtyřpruhové uspořádání, upraveny budou křižovatkové větve.

V následujícím úseku vede trasa přes lesní komplex Hodonínská doubrava severozápadně od Hodonína a v km 47,470 kříží vodní tok Studená chodba. Stávající úrovně napojení silnice č. I/51 (ul. Velkomoravská) bude zrušeno a nahrazeno MÚK Hodonín-západ (stavba „Silnice I/51 Hodonín – obchvat“ směrem k hraničnímu přechodu

Hodonín/Holíč, investorem stavby je Ředitelství silnic a dálnic ČR, Správa Brno). Za lesním komplexem přechází trasa přes Písečný a Lužický rybník, v km 48,640 kříží vodní tok Kyjovka.

Trasa pokračuje jihozápadním směrem k Lužicím, kde bude v km 49,329 přeložena silnice č. III/42222 Dolní Bojanovice – Lužice do nadjezdu. Odpočívka v km 49,500, která je v současnosti napojena na silnici č. I/55 a zároveň na silnici č. III/42222, bude po rekonstrukci napojena pouze na rychlostní silnici R55. Následující křížení se silnicí č. II/423 bude řešeno nadjezdem. Stávající silnice č. II/423 je v úseku Josefov – Lužice poškozena vlivem poddolování, a proto bude přeřazena do sítě místních nebo účelových komunikací. Nově bude silnice č. II/423 vedena v trase polní cesty do Mikulčic (přeložka v délce 2 100 m a kategorii S 9,5/70), rychlostní silnici R55 bude křížit podjezdem pod stávajícím mostem a bude s ní propojena přes MÚK Mikulčice. U Mikulčic bude doplněna přeložka silnice č. III/05531 (délka přeložky 1505 m, kategorie S 7,5/60), čímž obec získá obchvatovou trasu silnice č. III/05531.

Hlavní trasa rychlostní silnice R55 vede dále severně od Moravské Nové Vsi a Hrušek. Do MÚK Moravská Nová Ves bude napojena silnice č. II/424 Moravská Nová Ves – Lanžhot a silnice č. III/4233 vedoucí od Prušánek. Severně od obce Hrušky přechází přes hlavní trasu přeložená silnice č. III/4243, která je napojena na rychlostní silnici R55 v MÚK Hrušky.

V místě MÚK Hrušky je navržen kolektor vpravo, který umožní napojení dvou logistických center v Hruškách, stávající čerpací stanici pohonných hmot a objekt služeb pro motoristy. Tento pravostranný kolektor je navržen až po křižovatku MÚK Břeclav II a měl by zajišťovat dopravní obslužnost případných dalších aktivit v tomto prostoru. V Hruškách u nádraží je na stávající silnici č. I/55 úroňově napojena silnice č. III/05531, toto křížení bude zrušeno bez náhrady.

Dále bude rychlostní silnice podcházet dálnici D2, se kterou bude propojena přestavěnou MÚK Břeclav I. Křižovatka čtyřlístkového tvaru vyžaduje kolektorové komunikace na dálnici D2 i rychlostní silnici R55, nový most na dálnici D2 přes rychlostní silnici R55 a rekonstrukci mostu na dálnici D2 přes trať ČD.

V km 63,530 je navržena MÚK Břeclav II, která propojí rychlostní silnici R55 s přeloženou silnicí č. III/05531 a s přeloženou silnicí č. II/425.

Přeložka silnice č. III/05531 je navržena v délce 3 333 m a spojuje MÚK Břeclav II se stávající silnicí č. III/05531 u Hrušek. Pod dálnicí D2 je prochází v souběhu s železniční tratí Břeclav – Přerov. Přeložka silnice č. II/425 je navržena v délce 878 m a propojuje MÚK Břeclav II se stávající silnicí č. II/425 přicházející od Podivína.

Za MÚK Břeclav II přechází hlavní trasa rychlostní silnice R55 na dvoupruhové uspořádání silnice č. I/55 vedené v trase obchvatu Břeclavi, na který je vydáno územní rozhodnutí.

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.

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:

Návrh opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů záměru na životní prostředí je souborem opatření, která vyplynula v jednotlivých fázích přípravy a posuzování tohoto záměru a je uveden dále v podmínkách tohoto stanoviska. Jedná se o opatření za účelem snížení dopadů realizace záměru na životní prostředí. Zvláštní pozornost je věnována především ochraně přírody, vod a ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku.

Do návrhu stanoviska jsou promítnuty relevantní požadavky z vyjádření dotčené samosprávy, orgánů státní správy, veřejnosti a občanských sdružení včetně připomínek z veřejného projednání.

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

Posuzovaný záměr „Rychlostní silnice R55 v úseku Rohatec - Břeclav“ byl předložen v jedné variantě umístění. Varianta aktivní představuje dostavbu a rekonstrukci stávající silnice č. I/55 (realizované v původní kategorii R 11,5/100) na čtyřpruhovou rychlostní silnici kategorie R 25,5/120. Alternativní variantou je varianta tzv. nulová, představující nerealizaci stavby a představuje stávající silnici č. I/55 v úseku od Rohatce po Břeclav a je srovnávací variantou, nikoli aktivní.

Technické a technologické řešení záměru je navrženo v jedné variantě.

Vypořádání vyjádření k dokumentaci:

K dokumentaci bylo Ministerstvu životního prostředí doručeno celkem 16 vyjádření (10 vyjádření dotčených správních úřadů, 3 vyjádření dotčených územních samosprávných celků a 3 vyjádření veřejnosti).

Vypořádání připomínek vzešlých z obdržených vyjádření je uvedeno v příslušné části posudku a všechny oprávněné požadavky vyplývající z těchto vyjádření byly zpracovatelem posudku odpovídajícím způsobem komentovány, respektive ve formě podmínek navrženy do stanoviska příslušnému úřadu.

Vypořádání vyjádření k posudku:

K posudku bylo Ministerstvu životního prostředí doručeno celkem 12 vyjádření (1 vyjádření dotčeného správního úřadu, 9 vyjádření dotčených územních samosprávných celků a 2 vyjádření veřejnosti). Veškerá písemná vyjádření byla zpracovatelem posudku vypořádána v souladu s § 9 zákona.

1. Jihomoravský kraj, náměstek hejtmána, č. j. JMK 69267/2011 ze dne 22. 6. 2011

Podstata vyjádření

Jihomoravský kraj posoudil předložený posudek záměru „Rychlostní silnice R55 v úseku Rohatec – Břeclav“ bez připomínek.

Vypořádání vyjádření zpracovatelem posudku

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

2. Městský úřad Břeclav, odbor životního prostředí, č. j. MUBR 35406/2011 ze dne 24. 5. 2011

Podstata vyjádření

K předloženému posudku nemá městský úřad připomínek.

Vypořádání vyjádření zpracovatelem posudku

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

3. Městský úřad Hodonín, odbor životního prostředí, č. j. MUHOCJ 57170/2011 ze dne 3. 6. 2011

Podstata vyjádření

Z hlediska ochrany přírody a krajiny nemá připomínek. Požaduje, aby navržená opatření k prevenci, vyloučení, snížení popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů na životní prostředí uvedených v části IV. posudku (str. 67 – 73), byla následně zapracována do jednotlivých stupňů projektové dokumentace.

Vodoprávní úřad MěÚ Hodonín: k předloženému posudku nemá připomínek, avšak žádá vybraná opatření ve svém vyjádření k posudku zapracovat do všech stupňů projektové dokumentace.

Z hlediska odpadového hospodářství, ochrany ovzduší a ochrany PUPFL a hospodaření v lesích nemá MěÚ k předloženému posudku připomínek.

Z hlediska ochrany ZPF MěÚ sděluje, že realizací posuzovaného záměru dojde k dočasnému i trvalému záboru pozemků. Před vydáním územního rozhodnutí je třeba, aby investor stavby požádal orgán ochrany ZPF o udělení souhlasu s odnětím pozemků ze ZPF, a to v souladu se zákonem č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu, ve znění pozdějších předpisů. Zároveň je nutné dodržet podmínky ke snížení nepříznivých vlivů na životní prostředí.

Vypořádání vyjádření zpracovatelem posudku

Ve vyjádření není žádná připomínka, kterou by bylo potřeba vypořádat. Souhlas k odnětí pozemků ze ZPF je zákonnou povinností a není nezbytné tuto podmínku v podmínkách stanoviska uvádět.

4. Krajský úřad Jihomoravského kraje (dále jen „KÚ JMK“), odbor životního prostředí, č. j. JMK 90914/2011 ze dne 22. 6. 2011

Podstata vyjádření

Z hlediska zákona č. 254/2001 Sb., o vodách a změně některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů (vodní zákon):

Dotčeným věcně a místně příslušným vodoprávním úřadem k vydání vyjádření podle ustanovení § 18 vodního zákona je vodoprávní úřad první instance, tj. obecní úřad obce s rozšířenou působností v místě požadované činnosti nebo stavby, v daném případě pro k. ú. Břeclav, Hrušky a Moravská Nová Ves se jedná o MěÚ Břeclav, pro k. ú. Hodonín, Lužice u Hodonína, Mikulčice a Rohatec se jedná o MěÚ Hodonín.

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

V části IV. posudku (Posouzení navržených opatření k prevenci, vyloučení, snížení případně kompenzaci nepříznivých vlivů na životní prostředí, z hlediska flory, fauny, ekosystémů a krajiny) je na str. 70 uvedeno:

- počáteční stavební práce (kácení porostů a skryvky zeminy) provádět mimo vegetační období (1. 4. – 31. 7.)

S výše uvedeným určením mimovegetačního období se orgán ochrany přírody KÚ JMK neztotožňuje. V tomto období u mnoha druhů živočichů začíná hnízdní období, u obojživelníků probíhá migrace žab, u vegetace rostlin (podle druhů i ve fázi plného kvetení) a některých dřevin je v počáteční fázi vývoje. Z uvedených důvodů požadujeme přehodnotit výše uvedené mimovegetační období, a to na období (od 1. 3. - 31. 7.), se zapracováním do dalších stupňů projektových dokumentací.

- jako osivo nových zářezů zvolit tzv. motýlokvěté směsi

V úseku EVL Hodonínská doubrava (CZ0624070) požaduje orgán ochrany přírody travní směs upravit pro danou lokalitu a její složení předem konzultovat a schválit s AOPK ČR, středisko Brno.

Dále upozorňuje na zákonné povinnosti (žádost o udělení výjimky z ochranných podmínek zvláště chráněných druhů živočichů a rostlin).

S navrženými opatřeními k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů záměru na životní prostředí včetně povinností a podmínek pro sledování a rozbor vlivů na životní prostředí (str. 125 - 132) se orgán ochrany přírody KÚ JMK ztotožňuje a k jejich docílení považuje za nezbytné zapracování do jednotlivých stupňů projektových dokumentací.

Správní orgán se domnívá, že hodnocený záměr při realizaci Aktivní varianty je z hlediska ochrany přírody přijatelnou a akceptovatelnou variantou. Se závěry posudku a návrhy zmírňujících opatření na soustavu Natura 2000 se zcela ztotožňuje a při jejich dodržení nemá k posudku dalších připomínek.

Z hlediska zákonů č. 185/2001 Sb., o odpadech a změně některých dalších zákonů, ve znění pozdějších předpisů, č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu, ve znění pozdějších předpisů, č. 44/1988 Sb., o ochraně a využití nerostného bohatství, zákona č. 61/1988 Sb., o hornické činnosti, výbušninách a o státní báňské správě a č. 62/1988 Sb., o geologických pracích a o Českém geologickém úřadu ve znění pozdějších předpisů a prováděcích předpisů k těmto zákonům: nemá připomínku.

Z hlediska zákona č. 86/2002 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů: sděluje, že zůstává v platnosti vyjádření č. j. JMK 6534/2010 k předmětné akci ze dne 15. 1. 2010, další připomínky nemá.

Z hlediska zákona č. 289/1995 Sb., o lesích a změně některých zákonů (lesní zákon), v platném znění: KÚ JMK, odbor životního prostředí je dotčeným orgánem státní správy lesů, neboť předmětnou stavbou budou dotčeny pozemky určené plnění funkcí lesa o výměře nad 1 ha. Podle § 48a odst. 2 písm. c) zákona č. 289/1995 Sb., o lesích a o změně a doplnění některých zákonů (lesní zákon), v platném znění, je v takovém případě krajský úřad oprávněn k vydání souhlasu, podle § 14 odst. 2 lesního zákona, formou závazného stanoviska dle § 149 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, v platném znění, k vydání územního rozhodnutí.

V případě dotčení pozemků PUPFL ve vzdálenosti do 50 m od okraje lesa je nutno požádat o vyjádření podle § 14 odst. 2 lesního zákona příslušný obecní úřad obce s rozšířenou působností, odbor životního prostředí.

Z pohledu státní správy lesů požadujeme minimalizaci trvalých a dočasných záboru PUPFL.

Odbor územního plánování a stavebního řádu, odbor kultury a památkové péče a odbor regionálního rozvoje nemají připomínky.

Shrnutí: KÚ JMK nemá v případě respektování požadavků uvedených ve vyjádření k posudku (především v oblasti ochrany přírody a krajiny) záměru „Rychlostní silnice R55 v úseku Rohatec-Břeclav“, připomínky.

Vypořádání vyjádření zpracovatelem posudku

Uvedené požadavky byly zapracovány do podmínek stanoviska.

5. Krajská hygienická stanice Jihomoravského kraje se sídlem v Brně, č. j. KHSJM 22604/2011/HO/HOK ze dne 26. 5. 2011

Podstata vyjádření

Požaduje změnit text podmínky č. 3 části VII. Návrh stanoviska v posudku ve smyslu níže uvedeného:

- U obytných objektů, u kterých nebude možné ani při realizaci navržených opatření (optimalizovaných v dalších stupních projektové přípravy) snížit hlukové zatížení na zákonné limity, řešit tuto skutečnost individuálně s vlastníky objektů, instalací individuálních opatření (výměna oken), v krajním případě ve smyslu možného vykoupení objektu a zrušení funkce bydlení s tím, že nezbytnost uplatnění individuálních opatření bude objektivně zdůvodněna v navazujících řízeních.

Vypořádání vyjádření zpracovatelem posudku

Podmínka je ve stanovisku změněna.

6. Česká inspekce životního prostředí, Oblastní inspektorát Brno, č. j. ČIŽP/47/IPP/1107750 002/11/BLV ze dne 6. 6. 2011

Podstata vyjádření

Z hlediska ochrany ovzduší nemá připomínky. Z hlediska ochrany zdrojů podzemních vod byly již stanoveny ve vyjádření k záměru stavby. Opatření ve vybudování odlučovačů ropných látek a retenčních nádrží pro zachycování sedimentů před zaústěním dešťových srážek z komunikace do recipientů se jeví jako zlepšení stavu kvality dešťových vod a zmenšuje riziko znečištění povrchových toků ropnými látkami. V tomto opatření Česká inspekce životního prostředí, Oblastní inspektorát Brno spatřuje zlepšení stavu z hlediska ochrany povrchových toků.

Vypořádání vyjádření zpracovatelem posudku

Opatření je uvedeno v podmínkách stanoviska.

7. Obvodní báňský úřad v Brně, č. j. SBS 16361/2011/001 ze dne 25. 5. 2011

Podstata vyjádření

OBÚ v Brně sděluje, že zaslal stanovisko dne 19. 1. 2010 pod č. j. 06280/2009/01/001, jež je nadále platné.

Vypořádání vyjádření zpracovatelem posudku

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

8. MŽP, odbor ochrany ovzduší, č. j. 1286/780/11 ze dne 1. 6. 2011

Podstata vyjádření

Posudek záměru zohlednil požadavky vznesené odborem ochrany ovzduší k dokumentaci. Opatření na minimalizaci prašnosti byla převzata do návrhu stanoviska a odbor nemá k posudku žádné připomínky a s navrženým stanoviskem souhlasí.

Vypořádání vyjádření zpracovatelem posudku

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

9. MŽP, odbor ochrany vod, č. j. 1130/740/11 ze dne 1. 6. 2011

Podstata vyjádření

Odbor ochrany vod nemá k posudku žádné připomínky.

Vypořádání vyjádření zpracovatelem posudku

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

10. MŽP, odbor zvláštní územní ochrany přírody a krajiny (původně odbor zvláště chráněných částí přírody), č. j. 1413/620/11 ze dne 13. 6. 2011

Podstata vyjádření

S ohledem na skutečnosti uvedené ve stanovisku odboru k oznámení a zároveň vzhledem k vypořádání připomínek vznesených v rámci stanoviska odboru k dokumentaci (viz vnitřní sdělení pod č. j. 4741/620/09 ze dne 7. 1. 2010), kdy v rámci posudku byly respektovány návrhy opatření ke zmírnění negativních vlivů z hlediska flóry, fauny, ekosystémů a krajiny, zmírňující opatření vyplývající z naturového hodnocení, bylo doplněno opatření týkající se minimalizace střetů s netopýry a navrženo zpracování podrobné migrační studie a vše bylo zapracováno do návrhu podmínek stanoviska, neuplatňuje odbor k předloženému posudku žádné zásadní připomínky.

Vypořádání vyjádření zpracovatelem posudku

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

11. Občanské sdružení Děti Země – Klub za udržitelnou dopravu, ze dne 28. 6. 2010

Kompletní vyjádření

Organizační jednotka občanské sdružení Děti Země pod názvem Děti Země – Klub za udržitelnou dopravu (dále jen “Děti Země”) posílají tímto MŽP mírně po lhůtě do 30 dní (k 22. 6. 2011) níže své vyjádření, přičemž se omlouvá za pozdější zaslání, neboť příslušná osoba byla do 26. 6. 2011 na dovolené. Nicméně opožděnost o 6 dní by dle zkušeností Děti Země i právního názoru MŽP neměla být vážnou překážkou pro zohlednění níže uvedeného vyjádření, i když veřejné projednání překvapivě proběhlo již 27. 6. 2011 v Mikulčicích.

Na základě něho Děti Země navrhuje dokumentaci EIA i posudek EIA nechat MŽP doplnit a přepracovat.

Vyjádření Děti Země k posudku EIA:

Na str. 7 posuzovatel uvádí kapitolu nazvanou „Kapacita záměru“. Toto je správný nadpis kapitoly a termín, který je v souladu se zákonem 100/2001 Sb. V platném znění. V předmětné kapitole ale posuzovatel žádnou informaci o „kapacitě záměru neuvedl“. Odkazujeme pro na níže vyargumentovanou připomínku o tom, co je v daném případě skutečně kapacita záměru. Bez nápravy tohoto fundamentálního faktu je celé posuzování vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví v rozporu se zákonem a je nutné celé posuzování opakovat s tím, že bude správně formulován základ tohoto posuzování požadovaný zákonem, tj. „kapacita záměru“. Je skoro pikantní, že resort dopravy, který předkládá přemětný záměr ví, co je „kapacita komunikace“ a má to explicitně zakotveno v ČSN, které jsou závazné, neboť na rozdíl od jiných ČSN tyto jsou explicitně činěny součástí prováděcích předpisů k zákonu o pozemních komunikacích, a přitom resort Ministerstva životního prostředí, ignoruje opakovaně jasné upozornění, že porušuje zákon č. 100/2001 Sb., kterého je garantem. Takto se naposled stalo např. pro EIA pro úsek R43 Kuřim - Svitávka. Pro účely Pokud dojde k porušení zákona v tak základní věci jako je základ posuzování („kapacita záměru“), domníváme se, že nám to dává silný právní argument na žalobu v dané věci. Protože však resort MŽP doposud nepředložil do Parlamentu eurokompatibilní zákon o posuzování vlivů (a Česká republika byla v této věci odsouzena Evropským soudním dvorem 10. června 2010 rozsudkem č. C378/09 a protože Česká republika doposud nesjednala plnou nápravu a v dané věci po rozsudku ESD běží infringement proti České republice) nastává situace, že MŽP při systémově chybném postupu posuzování vlivů se dostává do situace, že v případě úspěšné žaloby proti územnímu rozhodnutí (R55, R43, R52, atd.) bude problém s mnohamilionovými škodami nutné řešit se všemi adekvátními důsledky. Dovolujeme si proto v této souvislosti upozornit na možné mnohamilionové škody a žádáme MŽP, aby napravilo chybné postupy a nepřipouštělo další škody s dopadem do veřejných financí.

Nesouhlasíme s vypořádáním ani jedné z našich námitek, jak to provedl posudkář EIA od str. 79. Navíc k bodům 1 – 6 upozorňujeme, že i např. podle ust. § 43 odst. 5 je uzákoněno, že „Poskytování prostředků z veřejných rozpočtů podle zvláštních právních předpisů na provedení změn v území nesmí být v rozporu s vydaným územním plánem“. Zpracovávání EIA před schválením ZÚR a ÚP všech obcí a provedením SEA je tedy v rozporu se zákonem. Navíc lze odkázat i na judikaturu Nejvyššího správního soudu, podle které EIA se provádí až po SEA.

V našem vyjádření ke zjišťovacímu řízení jsme uvedli zásadní námitky, pro které mělo být oznámení vráceno. MŽP tyto zásadní námitky ignorovalo, čímž zásadním způsobem pochybilo. MŽP je povinno dbát o hospodárné využití veřejných financí. Nevrácení oznámení oznamovateli, který je subjektem hospodařící s veřejnými prostředky v případě, že Oznámení je zatíženo zásadními pochybeními neumožňujícími ani z formálních důvodů úspěšně dovést řízení EIA do úspěšného konce, je pokračování v řízení EIA mrháním veřejných finančních prostředků ve velkém rozsahu.

NSSS dne 25. 11. 2009 zrušil ÚP VÚC Břeclavska a k témuž dni se do platnosti vrátil nikdy nezrušený ÚP VÚC okresu Břeclav z roku 1981. Nicméně i tento ÚP VÚC okresu Břeclav pozbyl platnosti dle ust. § 187 odst. 1 stavebního zákona, a to k 31. 12. 2009. Do doby schválení Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje (dále jen „ZÚR JMK“) nemá R55 vymezený koridor v územně plánovací dokumentaci.

Z důvodu zrušení ÚP VÚC Břeclavsko Nejvyšším správním soudem musel JMK vrátit pořizování ZÚR JMK do fáze Zadání, a tedy není ani vyhlídka na brzké určení koridoru R55 a snad jakési „zhojení“ protiprávního stavu, v němž se EIA pro R55 nalézá. V každém případě bude muset ZÚR JMK převzít definici R55 z PÚR, což znamená, že současná dokumentace EIA i nadále nebude obsahovat ani jednu trasu R55, která by byla v souladu s územně plánovací dokumentací, a tedy i nadále platí, že jakékoliv pokračování v procesu EIA je nezákonné a jedná se o plýtvání veřejnými finančními prostředky.

Podle správního řádu musí správní orgány, a tedy i MŽP, postupovat tak, že: „Správní orgány dbají vzájemného souladu všech postupů, které probíhají současně a souvisejí s týmiž právy nebo povinnostmi dotčené osoby.“ MŽP proto mělo odmítnout oznámení EIA, neboť v dané době není v souladu s procesem ZÚR JMK a procesem SEA, za který je MŽP věcně zodpovědná a kde se musí postupovat v souladu s definicí R55 dle závazné Politiky územního rozvoje (PÚR).

Podle správního řádu musí správní orgány, a tedy i MŽP, postupovat tak, že: „Správní orgán postupuje tak, aby nikomu nevznikaly zbytečné náklady, a dotčené osoby co možná nejméně zatěžuje.“ MŽP nyní neoprávněně zatěžuje veřejnost zmatečným řízením o EIA k R55, které je v rozporu dokonce s rozhodnutím SEA, které MŽP vydalo a které je platné.

Dokumentace EIA nespĺňuje ani požadavky kladené na přílohu, kde má doložen vztah záměru k územně plánovací dokumentaci. Vzhledem k tomu, že ÚP VÚC je nedílnou součástí územně plánovací dokumentace, ale je právě tím územním plánem, kde se podle stavebního zákona č. 50/1976 Sb. mohlo dojít k vymezení hlavního dopravního koridoru R55, pak nedílnou součástí přílohového materiálu k dokumentaci EIA musí být vyjádření krajského úřadu, který je zodpovědný za úroveň územně plánovací dokumentace ÚP VÚC (a nyní ZÚR). Tato vyjádření schází.

Nepravdivá ke dni řízení jsou i tedy i tvrzení v předložené dokumentaci EIA o souladu s územním plánem, např. na str. 9 je uvedeno: „Předmětný úsek R55 je součástí tahu rychlostní silnice R55 Olomouc – Přerov – Hulín – Otrokovice – Břeclav a navržená trasa rychlostní silnice je v dotčeném území polohově stabilizována (obsahují ji ÚPD všech úrovní).“ Navzdory tomu, že R55 v JMK není v žádném „krajském“ ÚP schválena, tj. v ÚP VÚC či v ZÚR JMK.

Záměr R55 v úseku od Břeclavi k SV je v rozporu s platným Stanoviskem SEA „k návrhu koncepce rozvoje dopravních sítí v České republice do roku 2010“, které MŽP vydalo pod č. j. /11862/1137/700/1412/OPVŽ/99 dne 24. 6. 1999. Tato SEA je jediným dokumentem tohoto druhu

z hlediska dopravních sítí v ČR. Toto konstatovala i kontrola Nejvyššího kontrolního úřadu v kontrolní zprávě č. 08/26 (<http://www.nku.cz/kon-zavery/K08026.pdf>) vydané v červenci 2009. MŽP je podle správního řádu vázáno tímto svým stanoviskem a nesmí jej změnit, pokud neproběhne jiný proces SEA, kde budou právoplatně předloženy nové informace a kde bude vydáno nové souhlasné stanovisko SEA.

MŽP je tedy vázáno závěrem ze stanoviska SEA, kde věc uzavřelo souhlasem formulovaným následovně:

R55 + I/55

R55 hranice Rakouska - Břeclav D2

I/55 Břeclav D2 - Hulín a Přerov - Olomouc

MŽP tedy dalo souhlas k dalším řízením pro R55 pouze v úseku „hranice Rakouska - Břeclav D2“, ale ne již v úseku od D2 k Hulínu, kde MŽP odsouhlasilo pouze silnici první třídy I/55 v běžném provedení, nikoliv v provedení jako rychlostní silnice R55. MŽP proto i z tohoto důvodu musí dokumentaci EIA vrátit. Změna může nastat až po projednání SEA pro ZÚR na krajské úrovni.

NSS ve svém rozsudku ze dne 20. 5. 2009, č.j. 1 As 111/2008-363 uvedl toto: „... – byla-li daná varianta v procesu SEA vybrána nezákonně, nemůže být další rozhodnutí (tj. stanovisko EIA), které stojí na tomto podkladu, zákonné“ a „je-li nezákonné stanovisko SEA, je tím samým nezákonné i stanovisko EIA“.

Po zrušení části koridoru R55 v ÚP VÚC Břeclavsko rozsudkem NSS ze dne 25. 11. 2009 je nezákonná i SEA k ÚP VÚC Břeclavsko, a tedy pokud nemá být nezákonný tento předmětný proces EIA, pak musí být pozastaven do doby provedení nové SEA, tj. SEA k ZÚR Jihomoravského kraje. Dokumentace EIA musí být odmítnuta, neboť zcela zamlčela dopravní význam a funkční zařazení R35 jako součásti evropské sítě TEN-T, což je nepochybně klíčový fakt determinující účel záměru, který je ostatně explicitně uveden i v PÚR.

Celý proces EIA je zatížen právní vadou, neboť v zákoně č. 100/2001 Sb. se provádí posouzení záměru na KAPACITU záměru a ne na jakékoliv jiné parametry, které mohou být odvozovány z nějakých predikcí, jak bude záměr provozován.

Podle přílohy č. 4 k zákonu č. 100/2001 Sb. musí být v části B/I/2 popsána „Kapacita (rozsah) záměru“. Kapacitou dopravní komunikace se nerozumí očekávaná intenzita dopravy v nějakém na zákonu 100/2001 Sb. nezávisle stanoveném časovém horizontu. Kapacitou záměru u dopravní silniční komunikace počet vozidel, které tato komunikace je kapacitně schopna přepravit. Na zdůraznění rozdílu mezi kapacitou a nějakým predikovaným využitím záměru a pro názorné vysvětlení lze uvést jako příklady následující: „Kapacitou koryta říčního toku nepochybně není např. očekávaný průměrný průtok korytem za den či rok, není jím ani očekávaný maximální průtok za den či rok. Kapacitu koryta, tj. maximální možný průtok korytem, určují naprosto jiné parametry, a to příčný průřez koryta v m², maximální možná rychlost toku kapaliny (vody) v takovém korytu apod. Kapacitou drtičky kamene není subjektivně podnikatelem očekávaná úroveň provozu v m³ drceného kamene za den nebo rok, není jí ani očekávaná úroveň provozu v m³ nějak uváděná do relace s velikostí ložiska kamene u drtičky či predikce velikosti zakázek, které může majitel drtičky získat. Kapacita drtičky kamene je jednoznačně daná maximálním množstvím nadrceného kamene dle parametrů instalované technologie.“

Stejně je tomu i u dopravní komunikace. Kapacita je zde dána „instalovanou technologií“, tj. typem komunikace. Např. kapacita dvoupruhové silnice a čtyřpruhové silnice je nepochybně odlišná. Oznamovatel záměru musí věrohodně doložit, jak vysoce kapacitní silnici navrhuje budovat. Pro věrohodné určení kapacity dopravní silniční komunikace je možné se obrátit např. na všeobecně uznávané normy ČSN 73 6101, ČSN 73 6102, ČSN 73 6110.

Podle těchto norem je: „Kapacita komunikace nebo komunikační sítě je dána kapacitou jejich elementů, tj. kapacitou křižovatek (obvykle je rozhodující) a kapacitou mezikřižovatkových úseků.“

Lze také použít akceptovanou definici: „Kapacita komunikace je maximální počet vozidel (za jednotku času), která mohou projet daným profilem (úsekem) komunikace za daných provozních podmínek.“

Dále je kapacita komunikace vázána na definovaný pojem „Úroveň kvality dopravy (ÚKD)“. Zjednodušeně pro tuto chvíli řečeno kapacita komunikace R55 je dána počtem průběžných jízdních pruhů a kapacita každého ze 4 předpokládaných pruhů je cca 20 tis vozidel denně, tj. jako kapacitu R55 je nutno brát celkem cca 80 tis. vozidel denně.

Zpracovatel dokumentace EIA zásadním způsobem a vědomě chybí, neb kapitulu B/I/2 požadovanou přílohou č. 4 k zákonu č. 100/2001 Sb. s názvem „Kapacita (rozsah) záměru“ si svévolně přejmenoval na „Rozsah záměru“ a kapacitu záměru neuvedl. Je tedy nutné dokumentaci EIA odmítnout, neboť nespĺňuje požadavky zákona. Lze jen zdůraznit, že kapacita záměru, tedy údaj o 80 tis. vozidel denně, musel být podle zákona základem i všech imisních a hlukových studií a musí být brán jako základní vstupní parametr pro posuzování z hlediska NATURA2000. Předložené posouzení je ve všech těchto částech chybné, neboť nevyhází z parametru požadovaného zákonem.

Je tedy nutné, aby MŽP dle § 8 odst. 4 zákona č. 100/2001 Sb. vrátilo dokumentaci EIA k přepracování a k doplnění tak, jak je výše naznačeno, resp. proces EIA prostě zastavilo do doby, než proběhne proces SEA pro ZÚR JMK, který vyhodnotí varianty R55 kolem Břeclavi a umožní ŘSD ČR za naše peníze předložit pořádný podklad pro veřejnost. A pokud si opět vybere T. Šikulu, tak s tím nelze nic namítat, neboť zákon to investorovi umožňuje, pokud ovšem v té době bude mít ještě odbornou autorizaci. MŽP by mělo totiž zvážit, zda zahájí proces jejího odejmutí.

Vypořádání vyjádření zpracovatelem posudku

Pozn.: Dle rozhodnutí zpracovatele posudku bylo vyjádření ponecháno v doslovné verzi.

K identifikovatelným připomínkám ve vyjádření Děti Země zpracovatel posudku uvádí:

1. K problematice Kapacity záměru:

Zpracovatel vyjádření zde požaduje stanovení maximální kapacity – podle něho teoretickou maximální intenzitu dopravy, kterou může záměr - silnice – přenést. Z této nereálné kapacity pak má vycházet seriózní hodnocení jednotlivých vlivů na životní prostředí v dokumentaci. K tomu je nutno uvést, že:

- a) kapacitu tohoto typu (maximální množství jednotek za jednotku času) př. č. 1 zákona záměrů typu silnice (dálnice) neobsahuje, zatímco u některých jiných typů záměrů ji obsahuje,*
- b) výhledové studie, výpočty a posouzení pro stanovení vlivů na životní prostředí po uvedení záměru do provozu musí být zpracovány podle závazných metodik, které jednoznačně požadují vycházet z intenzit dopravy = počet vozidel, které reálně projedou daným místem za určitý časový úsek (jedna hodina, den, rok), které musí být stanoveny na základě oficiálního sčítání dopravy na pozemních komunikacích (ŘSD), výhled na základě inženýrsko-technických podkladů¹, které z tohoto sčítání vycházejí.*

¹ - TP 189 Stanovení intenzit dopravy na pozemních komunikacích, MD – OI č. j. 1086/07-910-IOPK/1, 2007
- TP 219 Dopravně inženýrská data pro kvantifikaci vlivů automobilové dopravy na životní prostředí, MD – OSI č. j. 991/09-910-IPK, 2009
- Metodika pro výpočet hluku ze silniční dopravy (Planeta 2/2005)
- Doporučená metodika vypracování hlukových studií v dokumentacích a jejich posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí (Planeta 2/2005)
- Hluk+ verze 9.15, JpSoft s.r.o., 2011.
- SYMOS'97 - Systém modelování stacionárních zdrojů - Metodická příručka pro výpočet znečištění ovzduší z bodových, plošných a liniových zdrojů. Bubník J. a kol., ČHMÚ 1998
- SYMOS'97 v. 6.0.4196.14442, IDEA-ENVI s.r.o., 2011

Závěrem je k tomuto bodu možno uvést, že kapacita (rozsah) záměru byly stanoveny v dokumentaci správně v návaznosti na přílohu č. 1 zákona a intenzity dopravy dle závazných metodik také.

2. K souladu s územně plánovací dokumentací:

- a) Stávající právní úprava nevyžaduje, aby předkládané záměry byly v souladu s jakýmkoliv stupněm územně plánovací dokumentace a s jejich procesy SEA. Zákon nijak nepodmiňuje provedení procesu projektové EIA nějakého záměru předchozím provedením procesu SEA nějakého územního plánu. Proces EIA řeší konkrétní záměr, citovaný proces SEA se týká územního plánu, který řeší využití ploch.*
- b) Zákon stanoví povinnou přílohu: Vyjádření příslušného stavebního úřadu k záměru z hlediska územně plánovací dokumentace. Tato příloha obsahuje vyjádření obou příslušných stavebních úřadů. Zpracovatel dokumentace správně vycházel z vyjádření příslušných stavebních úřadů.*
- c) Soulad záměru s územně plánovací dokumentací (dále jen „ÚPD“) je nutný pro fázi rozhodnutí (např. územního) a jeho testování je věcí příslušného úřadu, který bude vydávat rozhodnutí, nikoli procesu EIA.*
- d) Zástupce Jihomoravského kraje na veřejném projednání deklaroval, že uvažovaný záměr je v souladu se Zásadami územního rozvoje Jihomoravského kraje, které respektují stanovisko MŽP č. j. 916/ENV/10 k návrhu zadání ZÚR Jihomoravského kraje.*

Uvažovaný záměr je zároveň v souladu s Politikou územního rozvoje ČR, 2008 (OS11 – R55) a s Kategorizací dálnic a silnic I. třídy.

12. Občanské sdružení „Občané za ochranu kvality bydlení v Brně - Kníničkách, Rozdrojovicích a Jinačovicích“ ze dne 22. 6. 2011

Kompletní vyjádření

Navrhli jsme tuto dokumentaci vrátit k přepracování z důvodu zásadních chyb v procesu zpracování (včetně ignorování skutečné kapacity záměru), pro ignorování námitek ze zjišťovacího řízení a pro řadu dalších zásadních pochybení uvedených níže.

Současně jsme zdůraznili, že je nutné proces EIA buď přerušit nebo dokonce zastavit do doby schválení ZÚR Jihomoravského kraje.

Toto se nestalo a zásadní problémy s dokumentací EIA zůstaly nevyřešeny. Jejich nápravu nemůže nijak zajistit autor posudku, neb podle zákona nesmí do obsahu dokumentace zasahovat a jeho činnost je omezena pouze na formulaci posudku na základě informací obsažených v dokumentaci EIA.

Jihomoravský kraj zveřejnil 23. 5. 2011 na úřední desce oznámení o možnosti připomínkovat posudek EIA k záměru označenému „Rychlostní silnice R55 v úseku Rohatec - Břeclav“.

Kromě výše uvedené zásadní připomínky, k posudku uplatňujeme následující připomínky:

Na str. 7 posuzovatel uvádí kapitolu nazvanou „Kapacita záměru“. Toto je správný nadpis kapitoly a termín, který je v souladu se zákonem 100/2001 Sb. V platném znění. V předmětné kapitole ale posuzovatel žádnou informaci o „kapacitě záměru neuvedl“. Odkazujeme pro na níže vyargumentovanou připomínku o tom, co je v daném případě skutečně kapacita záměru. Bez nápravy tohoto fundamentálního faktu je celé posuzování vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví v rozporu se zákonem a je nutné celé posuzování opakovat s tím, že bude správně formulován základ tohoto posuzování požadovaný zákonem, tj. „kapacita záměru“. Je skoro pikantní, že resort dopravy, který předkládá přemětný záměr ví, co je „kapacita komunikace“ a má to explicitně zakotveno v ČSN, které jsou závazné, neboť na rozdíl od

jiných ČSN tyto jsou explicitně činěny součástí prováděcích předpisů k zákonu o pozemních komunikacích, a přitom rezort Ministerstva životního prostředí, ignoruje opakovaně jasné upozornění, že porušuje zákon č. 100/2001 Sb., kterého je garantem. Takto se naposled stalo např. pro EIA pro úsek R43 Kuřim - Svitávka. Pro účely Pokud dojde k porušení zákona v tak základní věci jako je základ posuzování („kapacita záměru“), domníváme se, že nám to dává silný právní argument na žalobu v dané věci. Protože však rezort MŽP doposud nepředložil do Parlamentu eurokompatibilní zákon o posuzování vlivů (a Česká republika byla v této věci odsouzena Evropským soudním dvorem 10. června 2010 rozsudkem č. C378/09 a protože Česká republika doposud nesjednala plnou nápravu a v dané věci po rozsudku ESD běží infringement proti České republice) nastává situace, že MŽP při systémově chybném postupu posuzování vlivů se dostává do situace, že v případě úspěšné žaloby proti územnímu rozhodnutí (R55, R43, R52, atd.) bude problém s mnohamilionovými škodami nutné řešit se všemi adekvátními důsledky. Dovolujeme si proto v této souvislosti prokazatelně upozornit na možné mnohamilionové škody a žádáme zodpovědné pracovníky Ministerstva životního prostředí, aby neprodleně napravili chybné postupy a nepřipouštěli další škody velkého rozsahu s dopadem do veřejných financí.

Nesouhlasíme s vypořádáním ani jedné z našich námitek, jak to provedl posudkář EIA od str. 79. Navíc k bodům 1 - 6 upozorňujeme, že i např. podle ust. § 43 odst. 5 je uzákoněno, že „Poskytování prostředků z veřejných rozpočtů podle zvláštních právních předpisů na provedení změn v území nesmí být v rozporu s vydaným územním plánem“. Zpracovávání EIA před schválením ZÚR a ÚP všech obcí a provedením SEA je tedy v rozporu se zákonem. Navíc lze odkázat i na judikaturu Nejvyššího správního soudu, podle které EIA se provádí až po SEA.

Trváme na všech níže uvedených připomínkách a požadujeme jejich plnohodnotné vypořádání a věcnou nápravu.

1.

V našem vyjádření ke zjišťovacímu řízení jsme uvedli zásadní námítky, pro které mělo být Oznámení vráceno ŘSD.

MŽP tyto zásadní námítky ignorovalo, čímž zásadním způsobem pochybilo.

MŽP je povinno dbát o hospodárné využití veřejných financí. Nevrácení oznámení oznamovateli, který je subjektem hospodařící s veřejnými prostředky v případě, že Oznámení je zatíženo zásadními pochybeními neumožňujícími ani z formálních důvodů úspěšně dovést řízení EIA do úspěšného konce, je pokračování v řízení EIA mrháním veřejných finančních prostředků ve velkém rozsahu.

2.

V našem vyjádření pro zjišťovací řízení jsme totiž uvedli:

Toto oznámení je v rozporu s usneseními vlády č. 735/2008 a č. 891/2008, kde vláda souhlasila s propojením rychlostní silnice R 55 na území České republiky a dálniční a silniční sítě na území Rakouské republiky na česko-rakouské státní hranici mezi městem Břeclav, místní část Poštorná, a obcí Reintal, uložila ministru dopravy připravit mezinárodní smlouvu o propojení české rychlostní silnice R 55 a rakouské dálniční a silniční sítě na území Rakouské republiky na česko-rakouské státní hranici mezi městem Břeclav, místní část Poštorná, a obcí Reintal. Na základě těchto rozhodnutí vlády bylo již podepsáno i Memorandum Ministerstva dopravy, Jihomoravského kraje a Statutární města Brno, kde se signatáři dohodli na spolupráci a vzájemné podpoře při zajišťování kroků přípravy a realizace rychlostní silnice R 55 v úseku dálnice D2 - státní hranice s Rakouskem.

Předmětná usnesení vlády jsou závazná i pro státní správu, a tedy i pro Ministerstvo dopravy a Ministerstvo životního prostředí, a tedy potažmo i pro organizace zřízené Ministerstvem dopravy, tj. pro Ředitelství silnic a dálnic.

Ve zveřejněném oznámení EIA k R55 není respektován stav daný předmětnými usneseními vlády a není respektován poslední stav znalostí o možných a reálných variantách vedení R55 v prostoru Břeclavi a jejich napojení na úsek R55 Břeclav - Rohatec.

Ředitelství silnic a dálnic tedy nemělo předmětné oznámení EIA předkládat na MŽP ve stavu, kdy toto je v rozporu s předmětnými závaznými usneseními vlády a stavem znalostí variantách a MŽP nemělo toto oznámení v existující formě zveřejnit.

Žádáme MŽP, aby postupovalo v souladu se zákony a principy dobré státní správy a bez prodlení toto Oznámení vrátilo oznamovateli jako neprojednatelné a aby MŽP požadovalo, aby pro plné posouzení variant v daném prostoru byly řádně vyhodnoceny varianty R55 (s jejich návaznostmi na úsek R55 Břeclav - Rohatec) dokumentované ve studii ing. Kalčíka (leden 2007, objednáno Ministerstvem dopravy) a HBH Projekt s r.o. (leden 2008, objednané ŘSD), stejně jako „Hodnocení vlivů dle §45/ zákona 6. 114/1992 Sb., v platném znění, záměm - rychlostní silniční spojení Brna s Vídní na základě podkladů k záměrům: R52 Pohořelice - Mikulov, 1/55, Břeclav - obchvat, R55 - úsek obchvat Břeclavi a návrhu ÚP VÚC Břeclavska"(leden 2007), vypracované Mgr. Ondřejem Volfem (autorizovaná osoba pro hodnocení dle §45i zákona č. 114/1992 Sb.).

Toto naše vyjádření je dále možné doplnit, že výše uvedená usnesení vlády jsou dnes implementována v dokumentu Politika územního rozvoje (PÚR), který byl schválen vládou ČR v červenci 2009 a který je závazný i pro Ministerstvo životního prostředí a pro oznamovatele, Ředitelství silnic a dálnic.

V PÚR je koridor R55 definován zcela jasně

(109) R55

Vymezení: Úsek Olomouc-Přerov a dále Napajedla-Uherské Hradiště-Hodonin-Břeclav-hranice ČR (-Wien).

Oznamovatel ignoroval PÚR a pochybil. Dokumentace EIA je tedy bezcenná.

3.

MŽP v závěru zjišťovacího řízení uložil zpracovateli dokumentace:

- dále je potřeba v dokumentaci zohlednit a vypořádat všechny relevantní požadavky na doplnění, připomínky a podmínky, které jsou uvedeny v došlých vyjádřeních (viz přílohy).

Vypořádání požadavků z vyjádření musí být provedeno jednoznačným a seznatelným způsobem, kde jsou na jedné straně uvedeny přesné citace z podaných vyjádření, a na druhé straně je uvedeno konkrétní vypořádání pro každou jednotlivou připomínku. Toto se standardně dělá formou tabulky, není ani vyloučeno, aby toto bylo provedeno formou textu děleného na úseky podle jednotlivých bodů.

Nic takového dokumentace EIA neobsahuje a je tedy naprosto neseznatelné, zda a jak jsou připomínky podané ve zjišťovacím řízení podle požadavku MŽP vypořádány. Toto je naprosto fatální pochybení jak zpracovatele dokumentace EIA, tak MŽP, které takto neúplně zpracovanou dokumentaci EIA mělo bez prodlení vrátit oznamovateli a s takovým torzem obtěžovat obce a celou veřejnost.

4.

Ke dni 25.11.2009 Nejvyšší správní soud zrušil bez náhrady ÚP VÚC Břeclavska a k témuž dni se do platnosti vrátil nikdy nezrušený ÚP VÚC okresu Břeclav z roku 1981. Nicméně i tento ÚP VÚC okresu Břeclav pozbyl platnosti dle ust. § 187 odst. 1 stavebního zákona, a to k 31.12.2009. Do doby schválení ZÚR JMK nemá R55 vymezený koridor v územně plánovací dokumentaci.

Z důvodu zrušení ÚP VÚC Břeclavsko Nejvyšším správním soudem musel JMK vrátit pořizování ZÚR JMK do fáze Zadání, a tedy není ani vyhlídka na brzké určení koridoru R55 a snad jakési „zhojení“ protiprávního stavu v němž se EIA pro R55 nalézá. V každém případě bude muset ZÚR JMK převzít definici R55 z PÚR, což znamená, že současná dokumentace EIA i nadále nebude obsahovat ani jednu trasu R55, která by byla v souladu s územně

plánovací dokumentací, a tedy i nadále platí, že jakékoliv pokračování v procesu EIA je nezákonné a jedná se o plýtvání veřejnými finančními prostředky, tj. skutkem, za který někdo by musel nést po případném rozhodnutí soudu v dané věci i trestně právní následky.

5.

Podle správního řádu musí správní orgány, a tedy i MŽP, postupovat tak, že „Správní orgány dbají vzájemného souladu všech postupů, které probíhají současně a souvisejí s týmiž právy nebo povinnostmi dotčené osoby „

MŽP proto mělo odmítnout Oznámení EIA, neb v dané době není v souladu s procesem ZÚR JMK a procesem SEA, za který je MŽP věcně zodpovědné a kde se musí postupovat v souladu s definicí R55 dle závazné PÚR.

6.

Podle správního řádu musí správní orgány, a tedy i MŽP, postupovat tak, že „Správní orgán postupuje tak, aby nikomu nevznikaly zbytečné náklady, a dotčené osoby co možná nejméně zatěžuje „

MŽP nyní neoprávněně zatěžuje veřejnost zmatečným řízením o EIA k R55, které je v rozporu dokonce s rozhodnutím SEA, které MŽP vydalo a které je platné.

7.

Dokumentace EIA nesplňuje ani požadavky kladené na přílohu, kde má doložen vztah záměru k územně plánovací dokumentaci. Vzhledem k tomu, že ÚP VÚC je nedílnou součástí územně plánovací dokumentace, ale je právě tím územním plánem, kde se podle stavebního zákona č. 50/1976 Sb. mohlo dojít k vymezení hlavního dopravního koridoru R55, pak nedílnou součástí přílohového materiálu k dokumentaci EIA musí být vyjádření krajského úřadu, který je zodpovědný za úroveň územně plánovací dokumentace ÚP VÚC (a nyní ZUR). Tato vyjádření schází.

8.

Nepravdivá ke dni řízení jsou i tedy i tvrzení v předložené dokumentaci EIA o souladu s územním plánem, např. na str. 9 je uvedeno:

„Předmětný úsek R55 je součástí tahu rychlostní silnice R55 Olomouc - Přerov - Hulín - Otrokovice - Břeclav a navržená trasa rychlostní silnice je v dotčeném území polohově stabilizována (obsahují ji ÚPD všech úrovní).“

9.

Záměr R55 v úseku od Břeclavi k SV je v rozporu s platným Stanoviskem SEA „k návrhu koncepce rozvoje dopravních sítí v České republice do roku 2010“, které MŽP vydalo pod č. j. /11862/1137/700/1412/OPVŽ/99 dne 24.6.1999. Tato SEA je jediným dokumentem tohoto druhu z hlediska dopravních sítí v ČR. Toto konstatovala i kontrola Nejvyššího kontrolního úřadu v kontrolní zprávě č. 08/26 (<http://www.nku.cz/kon-zavery/K08026.pdf>) vydané v červenci 2009. MŽP je podle správního řádu vázáno tímto svým stanoviskem a nesmí jej změnit, pokud neproběhne jiný proces SEA, kde budou právoplatně předloženy nové informace a kde bude vydáno nové souhlasné stanovisko SEA.

MŽP je tedy vázáno závěrem ze stanoviska SEA, kde věc uzavřelo souhlasem formulovaným následovně:

R55 +1/55

R55 hranice Rakouska - Břeclav D2

I/55 Břeclav D2 - Hulín a Přerov - Olomouc

MŽP tedy dalo souhlas k dalším řízením pro R55 pouze v úseku „hranice Rakouska - Břeclav D2“, ale ne již v úseku od D2 k Hulínu, kde MŽP odsouhlasilo pouze silnici první třídy 1/55 v běžném provedení, nikoliv v provedení jako rychlostní silnice R55.

MŽP proto i z tohoto důvodu musí dokumentaci EIA vrátit.

Změna může nastat až po projednání SEA pro ZÚR na krajské úrovni.

10.

Podle rozsudku NSS č. 1 As 111/2008-363 ze dne 20. května 2009 je judikováno, že:

„... - byla-li daná varianta v procesu SEA vybrána nezákonně, nemůže být další rozhodnutí (tj. stanovisko EIA), které stojí na tomto podkladu, zákonné“ a „je-li nezákonné stanovisko SEA, je tím samým nezákonné i stanovisko EIA“.

Po zrušení části koridoru R55 v ÚP VÚC Břeclavsko rozsudkem NSS ze dne 25.11.2009 je nezákonná i SEA k ÚP VÚC Břeclavsko, a tedy pokud nemá být nezákonný tento předmětný proces EIA, pak musí být pozastaven do doby provedení nové SEA, tj. SEA k ZÚR Jihomoravského kraje.

11.

Dokumentace EIA musí být odmítnuta, neboť zcela zamlčela dopravní význam a funkční zařazení R35 jako součásti evropské sítě TEN-T, což je nepochybně klíčový fakt determinující účel záměru, který je ostatně explicitně uveden i v PÚR.

12.

Celá EIA je zatížena těžkou právní vadou. Podle zákona č. 100/2001 Sb. v platném znění se totiž provádí posouzení záměru na KAPACITU záměru a ne na jakékoliv jiné parametry, které mohou být odvozovány z nějakých predikcí, jak bude záměr provozován.

Podle přílohy č. 4 k zákonu č. 100/2001 Sb. musí být v části B/1/2 popsána „Kapacita (rozsah) záměru“.

Kapacitou dopravní komunikace se nerozumí očekávaná intenzita dopravy v nějakém na zákonu 100/2001 Sb. nezávisle stanoveném časovém horizontu. Kapacitou záměru u dopravní silniční komunikace počet vozidel, které tato komunikace je kapacitně schopna přepravit.²

² Je nutné dodat, že záměry se posuzují na EIA v případech, že se mají budovat nově, nebo se mají měnit (rozšiřovat). Změna kapacity u drtičky kamene bude nepochybně přidání dalších drtičů nad původně avizovanou kapacitu, pak je třeba opakovat EIA. U silnic ale žádné další posuzování EIA ani omylem nikdo nebude dělat, když se intenzita dopravy na vybudované komunikaci v rámci její kapacity dané zejména počtem jízdních pruhů zvětší během několika let třeba na dvojnásobek. Je to v pořádku, neboť nedošlo ke změně kapacity silnice.

Kapacitou záměru - silnice - totiž není její délka, to je „rozsah“ záměru. Vyhláška k zákonu č. 100/2001 Sb. správně specifikuje jak kapacitu, tak rozsah záměru. Kapacita u silnice zůstává stejná, pokud se nezmění její počet jízdních pruhů. Ale současně kapacita je ta maximální intenzita dopravy, kterou může záměr - silnice - přenést.

Navíc Příloha č. 1 k zákonu č. 100/2001 Sb. v položkách 9.3. a 9.4. jasně uvádí i charakteristiky pro kapacitu (Jsou zde použity specifické termíny jako „rychlostní silnice a dálnice“ - tj. záměry s 4/6 jízdními pruhy, vícepruhové silnice, a je zde i termín ROZŠÍŘOVÁNÍ, tedy nejen délka komunikace rozhoduje, ale i její charakteristika týkající se „kapacity“).

Primární účel EIA je ocenit možné vlivy a ne potvrdit skutečné vlivy. Je zde také nutno ctít princip předběžné opatrnosti. I proto je třeba klást důraz na „kapacitu“ záměru jako na klíčový parametr posuzování EIA

Veřejnost tedy má právo, aby se 6pruhová komunikace posuzovala na 120 tis. vozidel denně, 4 pruhová na 80 tis, dvoupruhová na 40 tis. Pokud ŘSD nepotřebuje 4 pruh a očekává na silnici skutečně jen 20 tis. vozidel denně, pak ŘSD nemá důvod žádat EIA na 4 pruh. Pokud ale už ŘSD chce EIA na 4 pruh, pak se musí smířit s tím, že podle zákona je nutno na situaci hledět tak, že tímto "korytem o průřezu 4 pruhu" může "téct" cca 80 tis vozidel denně při úrovni kvality dopravy stupně E (viz norma) a pak ŘSD musí unést břemeno, že si obhájí, že i takto kapacitně dimenzovaný záměr při svém maximálním využití nepřekročí např. zákonné limity hluchosti a prašnosti.

Na zdůraznění rozdílu mezi kapacitou a nějakým predikovaným využitím záměru a pro názorné vysvětlení lze uvést jako příklady následující:

Kapacitou koryta říčního toku nepochybně není např. očekávaný průměrný průtok korytem za den či rok, není jím ani očekávaný maximální průtok za den či rok. Kapacitu koryta, tj. maximální možný průtok korytem, určují naprosto jiné parametry, a to příčný průřez koryta v m², maximální možná rychlost toku kapaliny (vody) v takovém korytu apod.

Kapacitou drtičky kamene není subjektivně podnikatelem očekávaná úroveň provozu v m³ drceného kamene za den nebo rok, není jí ani očekávaná úroveň provozu v m³ nějak uváděná do relace s velikostí ložiska kamene u drtičky či predikce velikosti zakázek, které může majitel drtičky získat. Kapacita drtičky kamene je jednoznačně daná maximálním množstvím nadrceného kamene dle parametrů instalované technologie.

Stejně je tomu i u dopravní komunikace. Kapacita je zde dána „instalovanou technologií“, tj. typem komunikace. Např. kapacita dvoupruhové silnice a čtyřpruhové silnice je nepochybně odlišná.

Oznamovatel záměru musí věrohodně doložit, jak vysoce kapacitní silnici navrhuje budovat. Pro věrohodné určení kapacity dopravní silniční komunikace je možné se obrátit např. na všeobecně uznávané normy ČSN 73 6101, ČSN 73 6102, ČSN 73 6110.

Podle těchto norem je

„Kapacita komunikace nebo komunikační sítě je dána kapacitou jejich elementů, tj. kapacitou křižovatek (obvykle je rozhodující) a kapacitou mezikřižovatek úseků“.

Lze také použít akceptovanou definici

„Kapacita komunikace je maximální počet vozidel (za jednotku času), která mohou projet daným profilem (úsekem) komunikace za daných provozních podmínek“

Dále je kapacita komunikace vázána na definovaný pojem „Úroveň kvality dopravy (ÚKD)“. Zjednodušeně pro tuto chvíli řečeno kapacita komunikace R55 je dána počtem průběžných jízdnic pruhů a kapacita každého ze 4 předpokládaných pruhů je cca 20 tis vozidel denně, tj. jako kapacitu R55 je nutno brát celkem cca 80 tis. vozidel denně.

Zpracovatel dokumentace EIA zásadním způsobem a vědomě chybí, neb kapitulu B/1/2 požadovanou přílohou č. 4 k zákonu č. 100/2001 Sb. s názvem „Kapacita (rozsah) záměru“ si svévolně přejmenoval na „Rozsah záměru“ a kapacitu záměru neuvedl.

Je tedy nutné dokumentaci EIA bez dalšího odmítnout, neboť nesplňuje požadavky zákona.

13.

Lze jen zdůraznit, že kapacita záměru, tedy údaj o 80 tis. vozidel denně, musí být podle zákona základem i všech imisních a hlukových studií a musí být brán jako základní vstupní parametr pro posuzování z hlediska NATURA2000.

Předložené posouzení ve všech těchto částech naprosto chybné, neboť nevychází z parametru požadovaného zákonem.

Vypořádání vyjádření zpracovatelem posudku

Pozn.: Dle rozhodnutí zpracovatele posudku bylo vyjádření ponecháno v doslovné verzi.

K identifikovatelným připomínkám vyjádření zpracovatel posudku sděluje:

K úvodu:

K problematice Kapacity záměru:

Zpracovatel vyjádření zde požaduje stanovení maximální kapacity – podle něho teoretickou maximální intenzitu dopravy, kterou může záměr - silnice – přenést. Z této nereálné kapacity pak má vycházet seriózní hodnocení jednotlivých vlivů na životní prostředí v dokumentaci EIA. K tomu je nutno uvést, že:

- a) kapacitu tohoto typu (max. množství jednotek za jednotku času) přílohy č. 1 zákona u záměrů typu silnice (dálnice) neobsahuje, zatímco u některých jiných typů záměrů ji obsahuje,
- b) výhledové studie, výpočty a posouzení pro stanovení vlivů na životní prostředí po uvedení záměru do provozu musí být zpracovány podle závazných metodik, které jednoznačně požadují vycházet z intenzit dopravy = počet vozidel, které reálně projedou daným místem za určitý časový úsek (jedna hodina, den, rok), které musí být stanoveny na základě oficiálního sčítání dopravy na pozemních komunikacích (ŘSD), výhled na základě inženýrsko-technických podkladů³, které z tohoto sčítání vycházejí. Jedině takto zpracovaná data lze dále porovnávat s limity veřejného zdraví a životního prostředí.

Závěrem je k tomuto bodu možno uvést, že kapacita (rozsah) záměru byly stanoveny v dokumentaci správně v návaznosti na přílohu č. 1 zákona a intenzity dopravy dle závazných metodik také.

K souladu s územně plánovací dokumentací:

- a) Stávající právní úprava nevyžaduje, aby předkládané záměry byly v souladu s jakýmkoliv stupněm územně plánovací dokumentace a s jejich procesy SEA. Zákon nijak nepodmiňuje provedení procesu projektové EIA nějakého záměru předchozím provedením procesu SEA nějakého územního plánu. Proces EIA řeší konkrétní záměr, citovaný proces SEA se týká územního plánu, který řeší využití ploch.
- b) Zákon o posuzování vlivů na životní prostředí stanoví povinnou přílohu: Vyjádření příslušného stavebního úřadu k záměru z hlediska územně plánovací dokumentace. Tato příloha posuzované dokumentace obsahuje vyjádření obou příslušných stavebních úřadů. Zpracovatel dokumentace správně vycházel z vyjádření příslušných stavebních úřadů.
- c) Soulad záměru s ÚPD je nutný pro fázi rozhodnutí (např. územního) a jeho vydávání je věcí příslušného úřadu, nikoli procesu EIA.
- d) Zástupce Jihomoravského kraje na veřejném projednání deklaroval, že uvažovaný záměr je v souladu se ZÚR Jihomoravského kraje, které respektují stanovisko MŽP č. j. 916/ENV/10 k návrhu zadání ZÚR Jihomoravského kraje.
- e) Uvažovaný záměr je zároveň v souladu s PÚR ČR, 2008 (OS11 – R55) a s Kategorizací dálnic a silnic I. třídy do roku 2040, MD č. j. 918/2009-910-IPK/8 ze dne 15. 9. 2010 (R22,5/120).

³ - TP 189 Stanovení intenzit dopravy na pozemních komunikacích, MD – OI čj. 1086/07-910-IOPK/1, 2007

- TP 219 Dopravně inženýrská data pro kvantifikaci vlivů automobilové dopravy na životní prostředí, MD – OSI čj. 991/09-910-IPK, 2009

- Metodika pro výpočet hluku ze silniční dopravy (Planeta 2/2005)

- Doporučená metodika vypracování hlukových studií v dokumentacích a jejich posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí (Planeta 2/2005)

- Hluk+ verze 9.15, JpSoft s.r.o., 2011

- SYMOS'97 - Systém modelování stacionárních zdrojů - Metodická příručka pro výpočet znečištění ovzduší z bodových, plošných a liniových zdrojů. Bubník J. a kol., ČHMÚ 1998

- SYMOS'97 v. 6.0.4196.14442, IDEA-ENVI s.r.o., 2011

K jednotlivým bodům vyjádření:

K bodu 1:

Připomínka nesouvisí s posuzováním vlivů na životní prostředí podle zákona. Uvedená fakta nebyla potvrzena.

K bodu 2:

- a) Tento proces EIA je veden pro záměr R55 Rohatec – Břeclav. R55 Břeclav – st. hranice není předmětem tohoto procesu.
- b) Aktuálně navržené a posouzené napojení R55 na D2 v MÚK Břeclav I dle aktuálních znalostí nijak neznemožňuje pokračování R55 ke státní hranici v některé z navržených variant.
- c) V nejnepríznivějším případě, pokud by se objevily nové, v době zpracování dokumentace neznámé skutečnosti, které by znemožňovaly napojení trasy R55 Břeclav – st. hranice v MÚK Břeclav I nebo převedení po D2, lze v případě nutnosti upravit toto napojení při respektování zákona (např. v rámci nového procesu EIA na nové napojení nebo procesu EIA na R55 Břeclav – st. hranice).
- d) Uvažovaný záměr je v souladu s PÚR ČR 2008 v rozvojové ose republikového významu OS11 – R55 (úsek Uherské Hradiště-Hodonín-Břeclav):

K bodu 3:

Uvedený požadavek zákona v rámci zpracování dokumentace EIA v žádném svém ustanovení nepožaduje, nelze ho tedy požadovat po zpracovateli dokumentace nebo dokumentaci vracet k dopracování tohoto požadavku.

K bodu 4:

Uvažovaný záměr je v souladu s PÚR ČR 2008 v rozvojové ose republikového významu OS11 – R55- viz vypořádání k bodu 2 tohoto vyjádření.

Zástupce Jihomoravského kraje na veřejném projednání deklaroval, že uvažovaný záměr je v souladu se ZÚR Jihomoravského kraje, které respektují stanovisko MŽP č. j. 916/ENV/10 k návrhu zadání ZÚR Jihomoravského kraje.

K bodu 5 a 6:

- a) Postupy správních úřadů nejsou předmětem posuzování vlivů dle zákona o posuzování vlivů na životní prostředí.
- b) Zástupce Jihomoravského kraje na veřejném projednání deklaroval, že uvažovaný záměr je v souladu se ZÚR Jihomoravského kraje, které respektují stanovisko MŽP č. j. 916/ENV/10 k návrhu zadání ZÚR Jihomoravského kraje. Uvažovaný záměr je zároveň v souladu s PÚR ČR, 2008 (OS11 – R55) a s Kategorizací dálnic a silnic I. třídy do roku 2040, MD č. j. 918/2009-910-IPK/8 ze dne 15. 9. 2010 (R22,5/120).

K bodu 7:

- a) Dle zákona o posuzování vlivů na životní prostředí musí dokumentace obsahovat Část H Přílohy „Vyjádření příslušného stavebního úřadu k záměru z hlediska územně plánovací dokumentace“. Dokumentace v této příloze obsahuje vyjádření obou (tedy všech) příslušných stavebních úřadů.
- b) Krajský úřad není příslušným stavebním úřadem ve smyslu zák. č. 100/2001 Sb.
- c) Zástupce Jihomoravského kraje na veřejném projednání deklaroval, že uvažovaný záměr je v souladu se ZÚR Jihomoravského kraje, které respektují stanovisko MŽP

č. j. 916/ENV/10 k návrhu zadání ZÚR Jihomoravského kraje. Uvažovaný záměr je zároveň v souladu s PÚR ČR, 2008 (OS11 – R55) a s Kategorizací dálnic a silnic I. třídy do roku 2040, MD č.j. 918/2009-910-IPK/8 ze dne 15.9.2010 (R22,5/120).

K bodu 8:

Zástupce Jihomoravského kraje na veřejném projednání deklaroval, že uvažovaný záměr je v souladu se ZÚR Jihomoravského kraje, které respektují stanovisko MŽP č. j. 916/ENV/10 k návrhu zadání ZÚR Jihomoravského kraje. Uvažovaný záměr je zároveň v souladu s PÚR ČR, 2008 (OS11 – R55) a s Kategorizací dálnic a silnic I. třídy do roku 2040, MD č.j. 918/2009-910-IPK/8 ze dne 15.9.2010 (R22,5/120).

Zde je možno konstatovat, že tvrzení uvedené v dokumentaci je pravdivé, ale vzhledem k tomu, že záměr v procesu EIA nemusí být v souladu s ÚPD, to není podstatné pro posouzení vlivů na životní prostředí.

K bodu 9:

Uváděná zpráva NKÚ s názvem „Finanční prostředky na pořízení silničního spojení Brno– Vídeň (R52)“ nijak neřeší možnost nebo nemožnost uskutečnění procesu EIA „Rychlostní silnice R55 v úseku Rohatec - Břeclav“.

K bodu 10:

V uvedeném rozsudku, který se zabývá problematikou dálnice D8, nikoli uvažovaného záměru soud upozorňuje především na procesní chyby. Nijak zde nestanovuje obecný postup pro proces EIA a tedy ani pro proces EIA „Rychlostní silnice R55 v úseku Rohatec - Břeclav“.

K bodu 11:

Zařazení záměru do nějakého systému financování se nijak nepromítá do posuzování jeho vlivů na životní prostředí.

K bodu 12:

- a) kapacitu tohoto typu (maximální množství jednotek za jednotku času) přílohy č. 1 zákona u záměrů typu silnice (dálnice) neobsahuje, zatímco u některých jiných typů záměrů ji obsahuje,
- b) výhledové studie, výpočty a posouzení pro stanovení vlivů na životní prostředí po uvedení záměru do provozu musí být zpracovány podle závazných metodik, které jednoznačně požadují vycházet z intenzit dopravy = počet vozidel, které reálně projedou daným místem za určitý časový úsek (jedna hodina, den, rok), které musí být stanoveny na základě oficiálního sčítání dopravy na pozemních komunikacích (ŘSD), výhled na základě inženýrsko-technických podkladů (viz poznámka pod čarou č. 3), které z tohoto sčítání vycházejí. Jedině takto zpracovaná data lze dále porovnávat s limity veřejného zdraví a životního prostředí.

Závěrem je k tomuto bodu možno uvést, že kapacita (rozsah) záměru byly stanoveny v dokumentaci správně v návaznosti na přílohu č. 1 zákona a intenzity dopravy dle závazných metodik také.

Stanovisko:

Na základě oznámení, dokumentace, posudku, veřejného projednání, vyjádření k nim uplatněných 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 v úseku Rohatec – Břeclav“

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:

Posuzovaný záměr „Rychlostní silnice R55 v úseku Rohatec - Břeclav“ byl předložen v jedné variantě umístění. Varianta aktivní představuje dostavbu a rekonstrukci stávající silnice č. I/55 (realizované v původní kategorii R 11,5/100) na čtyřpruhovou rychlostní silnici kategorie R 25,5/120. Alternativní variantou je varianta tzv. nulová, představující nerealizaci stavby a představuje stávající silnici č. I/55 v úseku od Rohatce po Břeclav a je srovnávací variantou, nikoli aktivní.

Technické a technologické řešení záměru je navrženo v jedné variantě.

Podmínky souhlasného stanoviska:

A) Zmírňující opatření ve vztahu k vlivům záměru na území soustavy NATURA 2000:

1. Bezejmenný vodní tok v EVL Hodonínská doubrava protékající podél silnice I/55 v rámci úprav alespoň zrevitalizovat. Tam, kde nebude hrozit zvýšené riziko podemílání silničního tělesa, použít výhradně vegetační opevnění (např. haťoštěrkové válce). Smyslem opatření je zmírnit vliv na stanoviště 91E0, popř. podmínky pro rozvoj tohoto stanoviště ještě zlepšit.
2. Pro minimalizaci vlivů na populace obou druhů netopýrů, roháče obecného a přástevníka kostivalového opatřit silnici v kontaktu s EVL Hodonínská doubrava po obou stranách stěnou, která sníží riziko střetu jedinců s projíždějícími vozidly (nejedná se o protihlukové opatření). Pro stanovení optimálního rozsahu (tj. délky a výšky) a charakteru tohoto opatření doporučujeme provést monitoring pohybu těchto druhů v blízkosti silnice a to během projektové přípravy záměru a realizace záměru. Pro stanovení účinnosti a pro možnou optimalizaci tohoto opatření doporučujeme provedení následného monitoringu po dobu pěti let po zahájení provozu posuzovaného záměru. Monitoring doporučujeme provést za použití objektivní zjišťovací metody např. použitím ultrazvukového detektoru s možností počítačového vyhodnocení záznamů.
3. V průběhu stavební činnosti vyloučit v okolí vodních toků jakoukoli manipulaci s nebezpečnými látkami, které by mohly kontaminovat vodní prostředí.

4. Pro předcházení rizika spojeného se zpětným uvolňováním již sedimentovaných perzistentních kontaminantů (např. v období zvýšených průtoků či při čištění koryta) a také jako zmírnění vlivu kumulace s dalšími znečišťujícími vstupy, navrhujeme vodní tok Svodnice ještě před vstupem do EVL zrevitalizovat (zlepšení samočisticích procesů) a v dostatečném úseku opatřit např. protékaným rákosinovým porostem, který bude sloužit jako bioremediační složka toku. Vzrostlá biomasa (rákosina) by následně měla být pravidelně odstraňována a v případě zvýšené koncentrace např. těžkých kovů likvidována odpovídajícím způsobem. Plocha bioremediační části musí také zohledňovat hledisko zvýšené evaporace a transpirace, aby nedocházelo k výraznějšímu snížení průtoku. Případnou realizaci uvedeného opatření je nutno konzultovat se správcem toku. Vzhledem k tomu, že uvedená opatření sníží zatížení, které pochází nejen z hodnoceného záměru, ale i od dalších znečišťovatelů, doporučujeme toto opatření řešit v širších souvislostech (včetně konečného finančního plnění).

B) Podmínky vyplývající z posouzení záměru z hlediska ostatních složek životního prostředí a veřejného zdraví:

I. Opatření pro fázi přípravy

Ochrana ovzduší

5. V dalších stupních přípravy záměru zpracovat podrobnou rozptylovou studii s respektováním názvů chemických látek dle Nařízení vlády č. 597/2006 Sb., zohlednit pozad'ové koncentrace, legislativní limity uvažovat vč. možností jejich překročení.

Ochrana před hlukovou zátěží

6. V dalším stupni projektové dokumentace zpracovat podrobnou hlukovou studii uvažovaného záměru a dotčených silnic II. a III. tř., zejm. tam, kde vlivem realizace R55 dojde k navýšení hlukové zátěže a provést optimalizovaný návrh protihlukových opatření:
- a) při návrhu protihlukových opatření je nutno respektovat chráněné prostory stávající i nově navrhované, případně již vymezené, v územně plánovacích dokumentacích (např. lokality Hornická čtvrť, Bažantnice, Lučina a Výhon v Hodoníně),
 - b) předběžně počítat s realizací následujících protihlukových stěn (PHS):
 - PHS 1: km 60,900 – 61,950 – výška 7 m, délka 1 050 m – ochrana stávající zástavby v blízkosti železniční zastávky Hrušky,
 - PHS 2: km 59,160 – 60,260 – výška 5 m, délka 1 100 m – ochrana stávající zástavby obce Hrušky a rekreačních ploch v severní části obce,
 - PHS 3: km 55,480 – 56,237 – výška 6 m, délka 757 m – ochrana stávající zástavby obce Moravská Nová Ves,
 - PHS 4: km 51,921 – 52,500 – výška 5 m, délka 579 m – ochrana rekreační plochy se zástavbou vinných sklípků severně od obce Mikulčice,
 - PHS 5: km 49,040 – 50,500 – výška 7 m, délka 1 460 m + km 50,500 – 51,377 – výška 5 m, délka 877 m – ochrana stávající zástavby, návrhových ploch pro bydlení a stávajících ploch rekreace a sportu obce Lužice,

- PHS 6: km 40,280 – 41,023 – výška 4 m, délka 743 m – ochrana stávající zástavby obce Rohatec,
 - c) současně budou v dokumentaci pro územní řízení navrženy možné způsoby řešení hlukové zátěže a její eliminace v nejbližší zástavbě v Hruškách (Nádraží, ulice Hlavní) a Lužicích (ulice Vinohrádky a U Hájku),
 - d) adekvátně zohlednit ustanovení § 3 nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně před nepříznivými účinky hluku a vibrací.
7. U obytných objektů, u kterých nebude možné ani při realizaci navržených opatření (optimalizovaných v dalších stupních projektové přípravy) snížit hlukové zatížení na zákonné limity, řešit tuto skutečnost individuálně s vlastníky objektů, instalací individuálních opatření (výměna oken), v krajním případě ve smyslu možného vykoupení objektu a zrušení funkce bydlení s tím, že nezbytnost uplatnění individuálních opatření bude objektivně zdůvodněna v navazujících řízeních.
 8. Provéřit možnosti přehodnocení rozsahu a umístění dotčených ploch výhledové obytné zástavby (na kterých dosud nebyla zástavba realizována) a ploch se sportovní a rekreační funkcí tak, aby plánovaná zástavba nebyla umístěována na plochy, kde se ve výhledu předpokládá překračování hygienických limitů hluku.
 9. V dalších stupních přípravy záměru upřednostnit v úsecích podél blízké obytné zástavby typy povrchů s nejnižším možným koeficientem F3 (dle Novely metodiky pro výpočet hluku ze silniční dopravy, Planeta 2/2005) pro další snížení hladin hluku a vibrací.
 10. V rámci stavebního řízení budou za účelem minimalizace potenciální hlukové zátěže a zátěže vibracemi resp. za účelem zajištění plnění hygienických limitů hluku a vibrací při provádění stavby navržena konkrétní technická a organizační opatření.

Ochrana vod

11. Zajistit převedení všech existujících toků (i občasných) přes těleso komunikace.
12. Provést opatření k zajištění funkce existujících odvodnění.
13. Zajistit vybudování náhradních drenáží.
14. Negativní ovlivnění hydrologických charakteristik toků v území řešit pomocí retenčních nádrží.
15. Vypracovat geotechnický průzkum a provést hydrogeologicky vybavené průzkumné vrty, které zabrání přerušování hladiny podzemní vody při budování zářezů.
16. Odvodnění rychlostní silnice v ochranných pásmech vodních zdrojů bude provedeno v podobě kanalizace a záchytných usazovacích nádrží; budou provedeny monitorovací vrty, které budou umístěny na základě posouzení a doporučení hydrogeologa a budou sloužit k odběru podzemních vod za účelem pravidelné kontroly.

Ochrana půdy

17. Provést podrobný pedologický průzkum v dotčeném území pro zjištění mocnosti orníční vrstvy a stanovit množství skryté ornice.
18. Minimalizovat trvalé a dočasné zábory PUPFL v rámci technologických možností.

Ochrana památek

19. Celá definitivně vybraná trasa stavby musí být archeologicky prozkoumána (v rozsahu zemních zásahů); doporučuje se uzavřít v dostatečném časovém předstihu dohodu investora s Archeologickým ústavem Akademie věd ČR v Brně nebo jinou

oprávněnou organizací o podmínkách provedení předstihového záchranného archeologického výzkumu, a to na základě povinnosti investora, vyplývající ze zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znění pozdějších ustanovení.

Územně plánovací opatření

20. Zvážit vyloučení navrhovaných ploch bydlení, které mohou být potenciálně zasažené negativními dopady z provozu na posuzované silnici.
21. Zvážit využití nebo vyloučení ploch pro sport a rekreaci potenciálně zasažených negativními dopady z dopravy.

Ochrana flóry, fauny, ekosystémů a krajiny

22. V souvislosti s požadavkem začlenění trasy komunikace do krajiny je třeba provést terénní úpravy včetně vegetačních úprav naspů a výsadby doprovodné zeleně, a to v souladu s ochranou přírody a krajiny.
23. V maximální možné míře zachovat vzrostlou vegetaci na levé straně komunikace (krajinotvorná funkce, optická izolace záměru).
24. V rámci dalšího stupně projektové přípravy aktualizovat biologické průzkumy a na jejich základě stanovit konkrétní podmínky pro minimalizaci vlivů na nalezené zvláště chráněné druhy.
25. Minimalizovat zábor půdy v lesním komplexu Hodonínské doubravy.
26. Minimalizovat dočasný zábor při průchodu lesními celky.
27. Před zahájením stavby provést transfer ohrožených a chráněných druhů bylin (ostřice černoklasá, kosatec sibiřský, kamýšek obecný, kruštík širolistý) do vhodné lokality mimo posuzovanou trasu v souladu s §56 zák. č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů.
28. Zabránit poničení hraničních stromů se stavební zónou od těžké techniky vhodným ohrazením kmenů, plotem.
29. Před zahájením stavby provést transfer ohrožených druhů bylin (kruštík širolistý, skřípípec Tabernemontanův a mléč bahenní) a vysadit je po zapojení vegetace na nových plochách násypu v souladu s §56 zákona č. 114/1992Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů.
30. Pro snížení mortality zvěře a zajištění bezpečnosti provozu i při průchodu Hodonínskou doubravou (cca km 45,500 – 48,000) instalovat oplocení po obou stranách komunikace.
31. V případě umístění návěsní tabule nebo mýtné brány v tomto úseku jejich konstrukci upravit tak, aby fungovaly jako přechod pro veverky.
32. V prostoru zářezu stávající silnice I/55 v severní části Hodonína, který je významným centrem biodiverzity hmyzu vytvořit obdobný biotop bezlesého charakteru na nově vytvořeném zářezu.
33. V závislosti na technických možnostech prověřit možnost úpravy zasažených břehových částí Lužického a Písečenského rybníka do pozvolných sklonů 1:10 pro obnovu litorálu a obnovení jejich dřevinného doprovodu novou výsadbou (olše, vrba, topol černý); prověřit možnost využití této lokality jako náhradní mimolesní lokality za odstraňované topoly v EVL Hodonínská doubrava vč. případného vytvoření náhradních biotopů (litorální zóna plynule přecházející na bezlesý břeh rybníků a na násyp komunikace).

34. Při rozšiřování hráze Lužického a Písečného rybníka ponechat horní část v kolmé poloze pro zabránění vstupu obojživelníků na vozovku.
35. K zamezení střetům automobilů s přelétajícími ptáky a netopýry na hrázi Písečného a Lužického rybníka tělesa rychlostní silnice vybudovat z přírodního materiálu fyzické bariéry – neprůhledné, nelesknoucí se.
36. Z vnější strany osázet bariéry pásem zeleně sahající do výše bariéry a postupně se snižující.
37. Kompenzovat kácení vzrostlé lesní zeleně formou výsadeb v jiných lokalitách s obdobným ekotopem; při plánování vegetačních úprav je potřeba věnovat zvýšenou pozornost nalezení vhodných lokalit pro výsadbu; pro tyto lokality je nutno zvolit vhodnou dřevinnou skladbu tak, aby se jednalo o skutečnou kompenzaci, jež bude přínosem pro ekologickou stabilitu území dotčeného stavbou a provozem rychlostní silnice.
38. Pro kompenzační výsadby mimo lesní i lesní zeleně 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).
39. Kompenzovat břehové a doprovodné porosty vodních toků a vodních ploch poškozených či zničených výstavbou silnice jejich revitalizací, včetně výsadby domácích dřevin odpovídajících stanovištním podmínkám.
40. U přeložek komunikací provést obnovu doprovodných porostů, přičemž je vhodné využít pro výsadbu (místo častých ovocných dřevin) domácích stanovištně odpovídajících dřevin.
41. Realizovat výsadbu izolační zeleně mezi tělesem navrhované silnice a obytnou zástavbou dotčených obcí. Konkrétní rozsah a podmínky budou stanoveny na základě místních podmínek a majetkových vztahů k dotčeným pozemkům.
42. Do náhradních výsadeb i mimo les zahrnout topol černý a jabloň lesní pro kompenzaci odstraňovaných stromů těchto druhů v trase stavby, využít k tomu sazenice s původem v mateřských stromech (z jejich semen, popř. řízků u topolů).
43. Zářezy ponechat stepního charakteru, s roztroušenou zelení.
44. Jako osivo nových zářezů zvolit tzv. motýlokvěté směsi; v úseku EVL Hodonínská doubrava (CZ0624070) travní směs upravit pro danou lokalitu a její složení předem konzultovat a schválit s AOPK ČR, středisko Brno.
45. Navrhnout autorizovanou osobou a s příslušným správním úřadem projednat úpravy územního systému ekologické stability vyplývající ze zásahů do jeho jednotlivých prvků.
46. V km 54,500, 56,100, 56,400, 57,500, 58,300 a 59,300 navrhnout objekty pro překonání vodních toků a lokálních biokoridorů, prověřit překonání vodotečí tak, aby se zvýšil dosavadní migrační potenciál (např. místo propustků navrhnout přemostění typu tubosider větších průměrů, popř. mostní objekt).
47. U přeložky bezejmenného toku v oblasti Hodonínské doubravy (cca km 46,220 – 47,470) preferovat přírodě blízké koryto bez zpevňovacích prvků (revitalizaci s případným meandrováním) a jen u míst s rizikem podemílání tělesa silnice (levý břeh, u příp. meandrů levobřežní výsep) využít v nezbytných případech zpevnění (kamennou rovnatinu kladenou na sucho, nikoliv dlažbu a vegetační tvárnice).

48. Zajistit průchodnost mostů v km 41,280 (Olšička) a 48,640 (Kyjovka) v rozměrech parametrů regionálního biokoridoru (např. Olšička: třípólový most rozpětí 3 x 10m, světlá výška 5m, Kyjovka: dle technických možností v omezeném šířkovém prostoru).
49. Zajistit funkční přetrasování RBK 140 (např. od Písečného dolního rybníka proti proudu propojovacího kanálu odbočujícího ze Studené chodby v prostoru silnice 1/51 (ul. Velkomoravská) a dále proti jejímu proudu, pod most (křížení v km 47,470), který takto následně upravit pro parametry lokálního biokoridoru, aby byla zachována jeho migrační prostupnost (např. třípólový most)).
50. Provéřit možnost vytvoření funkčního přechodu lokálního biokoridoru v km 51,600 podobně jako je to navrženo v km 54,500, 56,400, 57,500 a 58,300 (např. most nebo objekt typu tubosider).

Ochrana migrační průchodnosti

51. V dalších stupních přípravy záměru zpracovat podrobnou migrační studii pro detailní technický návrh opatření pro zajištění migrace (podchody, zábrany, náhradní stanoviště); zvláštní pozornost věnovat migraci obojživelníků a migraci zvěře; během projektové přípravy záměru, během realizace a po ukončení realizace záměru (po dobu minimálně pěti let od uvedení do provozu) provádět průběžný monitoring migračních tras především v okolí vodních toků a biokoridorů a v případě možného ohrožení migrujících živočichů stavebními pracemi a provozem provést opatření minimalizující škodlivé činnosti (realizace suchých propustků, dočasných migračních zábran, odchytových zařízení, záchranných transferů, náhradních stanovišť apod.) v souladu s §56 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů.
52. Sedimentační jímky před propustky navrhnout s pozvolnými stěnami (kolmé stěny jímky jsou pastí pro živočichy).
53. Preferovat rámový typ propustku s nezpevněným dnem.
54. Zajistit přirozené navádění živočichů do propustků (naváděcí keře, hromada kamení či větví po stranách propustků, trvalé bariéry proti vstupu do vozovky v okolí propustku).
55. Především v místech vedení komunikace v zářezu a procházející lesem realizovat oplocení v kombinaci s clonným typem vegetace (druhy neatraktivní, trnité vytvářející souvislé a nepropustné porosty).
56. Zajistit přirozené navádění živočichů (naváděcí keře, hromada kamení či větví po stranách objektů, trvalé naváděcí bariéry pro drobné živočichy).
57. Kompenzační opatření řešit ve formě náhradní výsadby dřevin na místech vhodných pro podporu migrace zvěře, vytváření menších tůní na podmáčených místech v nivách toků pro zlepšení životních podmínek obojživelníků apod.
58. Pro minimalizaci rizika střetů vozidel s netopýry kácet liniové porosty v co nejmenší míře a v období mimo zimní hibernaci a provést technická opatření na mostech.
59. Pro zvýšení technického migračního potenciálu objektu zajistit migrační průchodnosti suchou i mokrou cestou, minimální šířka suché cesty podél toku je rovna šířce toku.
60. V případě opevnění dna toku zachovat přirozený charakter dna, umístit několik kamenů čnicích ze dna toku pro snížení rychlosti proudění a zachování dostatečné výšky vodního sloupce.

61. V nezbytně nutných případech využívat při opevnění toků vegetačních tvárnic nebo kamenné rovnániny.
62. Podmostí provést přednostně hlinité, vhodné je také zpestření hromadami kamení nebo mrtvého dřeva jako úkrytů pro menší živočichy, zcela nepřijatelné je použití betonu.
63. Do stěn podchodů umístit prefabrikované bloky pro vytvoření hnízdních možností ptáků a netopýrů.

Ochrana hmotného majetku

64. Prověřit možnosti zkrácení sjezdu v MÚK Hrušky do průmyslové oblasti z hlediska střetu s několika budovami (i s výhledovou přeložkou obslužné komunikace, která na sjezd navazuje).
65. Prověřit umístění přeložky polní cesty v km 49,950 z hlediska střetu s fotovoltaickou elektrárnou.
66. V km 51,150 řešit střet s vrtem VV-16, který slouží jako jediné funkční výdušné dílo pro celý důl. Střet záměru s tímto vrtem je v km 51,150, a to s násypem přeložky silnice II/423 směrem na Josefov a s přeložkou polní cesty; v dalším stupni projektové dokumentace je nutné posoudit stabilitu tohoto důlního díla a popř. navrhnout odklon přeložky polní cesty mimo jeho ohradník.

II. Opatření pro fázi realizace

Ochrana ovzduší

67. Dodavatel stavby zajistí účinnou techniku pro čištění vozovek, především v průběhu zemních prací.
68. Zásoby sypkých hmot v průběhu výstavby budou minimalizovány.
69. V případě nepříznivých klimatických podmínek v průběhu výstavby provádět skrápění plochy staveniště.
70. Při skrývce, manipulaci se suchými substráty a při dopravě je třeba vhodnými technickými opatřeními (skrápění, zatravnění dočasných skládek zemin, zaplachtování přepravních vozidel) minimalizovat prašnost.
71. Během stavebních činností (především v blízkosti cenných lokalit a sídel) předcházet kropením vzniku prašnosti.

Ochrana půd

72. 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.
73. Dočasné skládky orniční vrstvy zabezpečit podle příslušných předpisů před jejich znehodnocením, zejména pak zabránit rozmnožení ruderalních druhů rostlin a kontaminaci půdy jejich semeny.
74. Veškeré skládky zemin situovat v dostatečné vzdálenosti od vodních toků tak, aby nedocházelo k jejich zanášení.
75. Povážení pozemků provádět v době vegetačního klidu.

Ochrana krajiny

76. Po ukončení výstavby provést úplnou likvidaci stavebních dvorů a účelových komunikací a provést rekultivaci.

Doprava

77. Vyloučit staveništní dopravu v oblasti Hodonínské doubravy; v jejím okolí a uvnitř lesních komplexů nebudovat stavební dvory, dočasné skládky zemin ani přístupové komunikace ke stavbě.

Ochrana vod

78. Minimalizovat zásahy do koryt a dna dotčených vodních toků a do dna a břehů zasažených vodních ploch.
79. V průběhu výstavby vyloučit pohyb mechanizace ve vodních tocích.
80. V průběhu stavební činnosti vyloučit v okolí vodních toků jakoukoli manipulaci s nebezpečnými látkami, které by mohly kontaminovat vodní prostředí.
81. Vybudovat odlučovače ropných látek a retenčních nádrží pro zachycování sedimentů před zaústěním dešťových srážek z komunikace do recipientů.

Ochrany flóry, fauny, ekosystémů

82. Počáteční stavební práce (kácení porostů a skrývky zeminy) provádět mimo vegetační období (1. 3. – 31. 7.); zvláštní pozornost věnovat doupným stromům, které mohou představovat úkrytový biotop netopýrů.

III. Opatření pro fázi provozu

77. Dodržovat podmínky vycházející z rozhodnutí o ochranných pásmech vodního zdroje Zásada-Gebart-Perunské (používání chemických látek v zimním období ve vnějším ochranném pásmu).
78. Účinnost navržených a realizovaných protihlukových opatření bude objektivizována na základě měření hluku v průběhu zkušebního provozu s tím, že na základě výsledků měření hluku musí být deklarováno prokazatelné dodržení hygienických limitů hluku daných právními předpisy na úseku ochrany veřejného zdraví resp. na úseku ochrany před nepříznivými účinky hluku a vibrací vzhledem k okolním chráněným venkovním prostorům a chráněným venkovním prostorům staveb (tj. nepřekročení hodnoty limitu po přičtení nejistoty měření k naměřené hladině akustického tlaku A pro denní a noční dobu).

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

PŘÍLOHA 2

Prodloužení platnosti stanoviska k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí č.j. MZP/2018/710/107 ze dne 15.9.2019

Praha dne 15. srpna 2019
Č. j.: MZP/2018/710/107
Vyřizuje: Ing. Zahradka
Tel.: 267 122 392
E-mail: Lukas.Zahradka@mzp.cz

PRODLOUŽENÍ PLATNOSTI STANOVISKA
K POSOUZENÍ VLIVŮ PROVEDENÍ ZÁMĚRU NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

(vydaného pod čj.: 59378/ENV/11 dne 30. prosince 2011
(dále jen „stanovisko EIA“))

**podle § 9a odst. 4 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“)**

Identifikační údaje:

Název záměru:

Rychlostní silnice R55 v úseku Rohatec - Břeclav

Kapacita (rozsah) záměru:

Dostavba stávající dvoupruhové silnice I/55 na čtyřpruhovou rychlostní silnici R55:

- celková délka 23,500 km (km 40,000 - 63,500), šířkové uspořádání v kategorii R 25,5/120, se středním dělicím pásem,
- úsek je rozdělen na dvě stavby: 5512 Rohatec - Lužice a 5513 Lužice - Břeclav.

Výstavba mimoúrovňových křižovatek (dále jen „MÚK“) - mimoúrovňová křížení nahrazující stávající úrovňová křížení:

- MÚK Hodonín-východ (silnice č. II/432),
- MÚK Mikulčice (přeložená silnice č. II/423),
- MÚK Moravská Nová Ves (silnice č. II/424 a č. III/4233),
- MÚK Hrušky (silnice č. III/4243),
- MÚK Břeclav I (dálnice D2),

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

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

- MÚK Břeclav II (silnice č. I/50, č. II/425 a č. III/05531).

Plocha pro středisko správy a údržby rychlostní silnice (dále jen „SSÚRS“):

- SSÚRS Hodonín v prostoru MÚK Hodonín-východ.

Přeložky silnic - doplnění silniční sítě v návaznosti na nově budované MÚK:

- přeložka silnice č. II/423 v délce 2 100 m (kategorie S 9,5/70) mezi Mikulčicemi a Josefovem,
- přeložka silnice č. II/425 v délce 878 m (kategorie S 9,5/80) u Břeclavi,
- přeložka silnice č. III/05531 v délce 1 505 m (kategorie S 7,5/60) u Mikulčic,
- přeložka silnice č. III/05531 v délce 3 333 m (kategorie S 7,5/60) u Hrušek.

Vyvolané přeložky - úpravy a přeložky silnic nižších tříd, polních cest a inženýrských sítí v nezbytném rozsahu vyvolaném stavbou.

Umístění záměru:

Kraj: Jihomoravský

obce: Břeclav, Hodonín, Hrušky, Lužice, Mikulčice, Moravská Nová Ves, Rohatec

k.ú.: Břeclav, Hodonín, Hrušky, Lužice u Hodonína, Mikulčice, Moravská Nová Ves, Rohatec

Obchodní firma oznamovatele:

Ředitelství silnic a dálnic ČR

Na Pankráci 546/56, 145 05 Praha 4

IČ: 65993390

Záměr „Rychlostní silnice R55 v úseku Rohatec - Břeclav“ naplnil dikci bodu 9.3 (Novostavby, rozšiřování a přeložky dálnic a rychlostních silnic) kategorie I přílohy č. 1 k zákonu (ve znění účinném ke dni vydání stanoviska EIA). Dle § 9a odst. 4 zákona byla podána žádost o prodloužení platnosti stanoviska EIA vydaného s platností na 5 let pod č.j.: 59378/ENV/11 dne 30. prosince 2011, tedy platného do 30. prosince 2016. Žádost oznamovatele záměru o prodloužení platnosti stanoviska EIA ze dne 30. prosince 2011 byla ještě v době platnosti vydaného stanoviska EIA dne 7. prosince 2016 doručena na Ministerstvo životního prostředí, odbor posuzování vlivů na životní prostředí a integrované prevence (dále jen „Ministerstvo životního prostředí“ nebo „MŽP“). Na základě požadavků MŽP byla tato žádost doplněna dne 14. prosince 2017, a to o podrobnější popis aktuálního stavu životního prostředí a jeho porovnání se stavem popsáním v dokumentaci vlivů záměru na životní prostředí (dále jen „dokumentace EIA“). Součástí doplněného podání je dokument s názvem „D55, stavba 5512

Rohatec - Lužice a D55, stavba 5513 Lužice - Břeclav; Informace o záměru a podmínkách v dotčeném území pro prodloužení platnosti stanoviska" (HBH projekt spol. s r.o., Mgr. Tomáš Šikula a spol., listopad 2017). V období od 9. 3. 2018 až 6. 8. 2019 obdrželo MŽP postupně další doplňující podklady k této žádosti.

Na základě předložené žádosti **dospělo Ministerstvo životního prostředí, jako příslušný úřad podle § 21 zákona k závěru, že u záměru**

„Rychlostní silnice R55 v úseku Rohatec - Břeclav“

nedošlo ke změnám podmínek v dotčeném území nebo poznatků a metod posuzování, v jejichž důsledku by záměr mohl mít dosud neposouzené významné vlivy na životní prostředí, a platnost stanoviska EIA vydaného pod č.j.: 59378/ENV/11 dne 30. prosince 2011 se v souladu s § 9a odst. 4 zákona prodlužuje o 5 let, tedy do 30. prosince 2021.

Odůvodnění:

Součástí žádosti o prodloužení platnosti stanoviska EIA je dokument s názvem „D55, stavba 5512 Rohatec - Lužice a D55, stavba 5513 Lužice - Břeclav; Informace o záměru a podmínkách v dotčeném území pro prodloužení platnosti stanoviska“, zpracovaný společností HBH Projekt spol. s r.o., Mgr. Tomášem Šikulou (držitelem autorizace dle § 19 zákona) v listopadu 2017. Tento dokument byl vypracován na základě požadavků Ministerstva životního prostředí a předložen dne 14. prosince 2017, vychází ze struktury dané přílohou č. 4 k zákonu, která však vzhledem k odlišnému účelu není striktně dodržena. Text je převzat z původní dokumentace EIA z roku 2009, u jednotlivých kapitol je vždy konkrétně uvedeno, zda dané informace zůstávají nadále v platnosti nebo k jaké došlo změně oproti původní dokumentaci EIA. Do současné doby nebylo zahájeno žádné navazující řízení k předmětnému záměru.

Popis změn v dotčeném území:

Níže jsou uvedeny identifikované změny v dotčeném území oproti záměru, který byl předmětem procesu posuzování vlivů na životní prostředí (dále jen „proces EIA“), dle materiálu „D55, stavba 5512 Rohatec - Lužice a D55, stavba 5513 Lužice - Břeclav; Informace o záměru a podmínkách v dotčeném území pro prodloužení platnosti stanoviska“.

Obyvatelstvo

V blízkosti předmětného záměru nedošlo k významnému rozvoji nové obytné ani průmyslové výstavby oproti roku 2009. V některých místech došlo pouze k individuální výstavbě obytných domů, výrobních a skladovacích prostor (Hodonín, Hrušky, Lužice, Moravská Nová Ves). Celkový počet obyvatel v území dotčených katastrů (Rohatec, Hodonín, Lužice u Hodonína, Mikulčice, Moravská Nová Ves, Hrušky, Břeclav) oproti dokumentaci EIA (62 187) činí 62 392. V katastrálním území Hodonín nově vzniklo 10 rodinných domů, u kterých záměr nedosahuje limitních hodnot hluku. Objekty se nachází na úrovni vedlejšího objektu, v rámci plnění podmínek stanoviska EIA na ochranu před hlukovou zátěží bude nutné v dalším stupni prověřit hlukové ovlivnění celé této oblasti a v případě potřeby navrhnout protihluková opatření. V katastrálním území Lužice, jižně od trasy záměru v prostoru mezi silnicí III/42222 a ulicí Vinohrádky vznikla nová obytná lokalita (32 domů), která leží za předběžně navrženou protihlukovou stěnou a hluk zde nebude dosahovat limitních hodnot. V rámci výstavby předmětné obytné lokality v ulici Dobrovolského byl realizován zemní val do tvaru L mezi vlastní zástavbou a stávající silnicí I/55. Jižně od záměru podél silnice II/424 v katastrálním území Moravská Nová Ves vznikly dva objekty k bydlení a služby, objekty jsou umístěny za protihlukovou stěnou a není u nich dosahováno limitních hodnot. V katastrálním území Hrušky v ulici Na Kanadě vznikly rodinné domy (7) za předběžně navrženou protihlukovou stěnou a nebude zde dosahováno limitních hodnot hluku. V rámci plnění podmínek stanoviska EIA na ochranu před hlukovou zátěží bude nutné v dalším stupni prověřit hlukové ovlivnění celé této oblasti a v případě potřeby optimalizovat již navržená protihluková opatření. Na základě aktualizovaných údajů z hlukové a rozptylové studie bylo aktualizováno vyhodnocení vlivů záměru na obyvatelstvo. Dle dostupných informací je možné konstatovat, že nedojde k překračování hygienických limitů v chráněném venkovním prostoru staveb a ani k překročení imisních limitů pro výhledový rok 2040.

Nejedná se o změny podmínek v dotčeném území, které by mohly generovat nové doposud neposouzené významné vlivy záměru na životní prostředí a veřejné zdraví.

Ovzduší a klima

Z hlediska ovzduší došlo ke změně legislativních předpisů (účinnosti nabyl zákon č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon č. 201/2012 Sb.“)), imisní limity však zůstaly zachovány. Stávající stav znečištění ovzduší v předmětné lokalitě byl hodnocen na základě map klouzavého pětiletého průměru koncentrací pro jednotlivé znečišťující látky za období 2007 - 2011 a 2012 - 2016 (ve čtverečné

síti 1x1 km dle zákona č. 201/2012 Sb. a vyhlášky Ministerstva životního prostředí č. 415/2012 Sb., o přípustné úrovni znečištění a jejím zjišťování a o provedení některých dalších ustanovení zákona o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů). Dle předložených podkladů byly dle pětiletých průměrů z let 2007 - 2011 hodnoty sledovaných škodlivin následující: NO₂ 8,4 - 28,2 µg/m³, PM₁₀ 24,2 - 29,2 µg/m³, PM_{2,5} 17,4 - 21,8 µg/m³, benzen 1,2 - 1,5 µg/m³ a benzo(a)pyren 0,53 - 1,1 ng/m³. Stávající imisní pozadí dle map z let 2012 - 2016 je následující: NO₂ 11,1 - 21,1 µg/m³, PM₁₀ 23,9 - 27 µg/m³, PM_{2,5} 19,4 - 20,4 µg/m³, benzen 1,3 - 1,7 µg/m³ a benzo(a)pyren 0,79 - 1,16 ng/m³. Z výše uvedených údajů vyplývá, že v zájmovém koridoru a jeho širším okolí nedochází, s výjimkou zvýšených koncentrací benzo(a)pyrenu, k překračování imisních limitů znečišťujících látek. Celkově lze k prognózám škodlivin v ovzduší konstatovat, že i když jsou výsledky podle výpočtů z aktualizovaných údajů (Aktualizace rozptylové studie (HBH Projekt spol. s r.o., listopad 2017)) oproti dokumentaci EIA místy odlišné a u většiny sledovaných látek s výjimkou PM_{2,5} došlo k mírnému nárůstu, prognózy škodlivin v ovzduší zůstávají nadále spolehlivé a většinou velmi výrazně pod stanovenými limity, takže nemají zdravotní význam. Z hlediska mikroklimatu, mezoklimatu i makroklimatu nedošlo v zájmovém území od doby zpracování dokumentace EIA k žádným významným změnám.

Vzhledem k hodnotám stávajícího pozadí, které jsou relativně příznivé a nedosahují úrovně imisních limitů, s výjimkou zvýšených koncentrací benzo(a)pyrenu, lze konstatovat, že vlivem zprovoznění D55, stavba 5512 Rohatec - Lužice a D55, stavba 5513 Lužice - Břeclav nedojde k překročení platných imisních limitů pro sledované polutanty (průměrné imisní příspěvky v ročním průměru pro rok 2017 při realizaci záměru: NO₂ 0,145 - 0,873 µg/m³, PM₁₀ 0,042 - 0,524 µg/m³, PM_{2,5} 0,022 - 0,284 µg/m³, benzen 0,002 - 0,033 µg/m³ a benzo(a)pyren 0,002 - 0,030 ng/m³). Na základě provedených modelových výpočtů bylo prokázáno, že imisní příspěvky hlavních škodlivin po zprovoznění záměru budou pod stanovenými imisními limity. Při porovnání s imisním pozadím je zásadní skutečnost, že posuzovaná silnice je jedním ze stávajících zdrojů znečištění ovzduší v území a reálný nárůst imisních příspěvků tak bude nižší.

Závěry vyhodnoceného vlivu na kvalitu ovzduší v rámci dokumentace EIA zůstávají po prověření aktuálních podkladů a stavu v území v platnosti. Nejedná se o změny podmínek v dotčeném území, které by mohly generovat nové doposud neposouzené významné vlivy záměru na životní prostředí a veřejné zdraví.

Hluk

Z hlediska hlukové situace lze konstatovat, že údaje pro zdravotní účinky hluku charakterizované v původní dokumentaci EIA zůstávají i nadále v platnosti a jsou plně použitelné i pro současnou prognózu založenou na aktualizovaných podkladech. Aktualizované výpočty byly provedeny na základě aktualizovaných intenzit dopravy. Intenzity dopravy použité v původní hlukové studii byly ve formě 24 hodinových intenzit dopravy v členění osobní/těžká/celkem za 24 hodin. Aktualizované intenzity dopravy byly zadávány jako hodinové intenzity dopravy (lehká vozidla, těžká vozidla) v podrobném členění na denní a noční dobu. Takto zadávané intenzity dopravy přesně stanovují rozdělení dopravy na denní a noční dobu a podíl těžkých nákladních aut v dopravním proudu v denní a noční době. Z tohoto pohledu aktualizovaný model

přesněji vystihuje denní chod dopravy. V původní hlukové studii jsou výpočtové body nazvané jako kontrolní body a označené jako K1-K14 bez dalšího bližšího popisu. V řadě případů jsou zvoleny v území, nebo u stavebních objektů, které jsou z dnešního pohledu považovány za chráněný venkovní prostor, nebo chráněný venkovní prostor staveb. Z důvodů srovnatelnosti výsledků byly výpočtové (kontrolní) body v aktualizované hlukové studii ve většině případů zachovány ve stejné poloze jako v hlukové studii původní. Aktualizované vypočtené hodnoty (Aktualizace hlukové studie (HBH Projekt spol. s r.o., listopad 2017)) jsou ve všech výpočtových bodech nižší pro denní dobu, než v původní hlukové studii. Pro noční dobu došlo ve většině výpočtových bodů také ke snížení hluku, u některých došlo k mírnému navýšení.

Dle předloženého materiálu po realizaci záměru a navržených protihlukových opatřeních se u vybraných výpočtových bodů výpočtové hodnoty ekvivalentní hladiny akustického tlaku v denní době budou pohybovat v intervalu 54,1 - 60,6 dB a v noční době v intervalu 48,1 - 54,7 dB. Celkově lze tedy konstatovat, že vypočtené hodnoty v původní hlukové studii jsou u většiny výpočtových bodů vyšší, než aktualizované hodnoty. Ojedinelé vyšší hodnoty lze přičíst na vrub nedostatkům původního modelu, který odpovídal kvalitě a míře podrobnosti v té době dostupných podkladů. V kontrolních bodech, kde jsou aktualizované hodnoty vyšší než v původní hlukové studii, lze tuto skutečnost vysvětlit spíše jiným umístěním výpočtového bodu, než byla jeho poloha v původní hlukové studii nebo změněné dopravně urbanistické situaci oproti původnímu modelu. Při zpracování hlukové studie v dokumentaci EIA bylo prokázáno, že realizace protihlukových stěn významně sníží hlukové zatížení blízkých obytných lokalit, přesto však dojde k překročení limitů hlukového zatížení (zástavba v obcích Lužice a Hrušky – překročení nočního limitu) a bude tak třeba hledat doplňující protihluková opatření, tyto závěry zůstávají platné i pro aktualizované vypočtené hodnoty (Aktualizace hlukové studie (HBH Projekt spol. s r.o., listopad 2017)). Ve stanovisku EIA jsou stanoveny příslušné podmínky (individuální opatření či vykoupení objektů, tichý povrch atd.).

Nejedná se tedy o změny podmínek v dotčeném území, které by mohly generovat nové doposud neposouzené významné vlivy záměru na životní prostředí a veřejné zdraví.

Intenzity dopravy

Z hlediska intenzit dopravy bylo provedeno porovnání údajů dopravních prognóz zpracovaných pro dokumentaci EIA a aktualizovaných hodnot z předloženého materiálu (v dokumentaci EIA byly výpočty provedeny dle metodiky CSD 2005). Vzhledem k odlišným vstupním údajům vykazují výpočty intenzit dopravy bez záměru dle výše uvedených metodik přijatelnou shodu. Intenzita dopravy bez záměru dle prognózy pro rok 2040 v rámci aktualizace je nižší než prognóza v rámci procesu EIA. Intenzity dopravy na významných dopravních úsecích v území předmětného záměru ve výhledovém stavu v roce 2040 (Srovnání předpokládaných intenzit dopravy v roce 2040 – stávající stav sítě) jsou uvedeny v následující tabulce č. 1, a to jak dle dokumentace EIA, tak i dle aktualizace z roku 2016. Jsou zde uvedeny hodnoty intenzit dopravy dle metodiky CSD 2005 a CSD 2010. Tabulka č. 2 pak znázorňuje srovnání předpokládaných intenzit dopravy v roce 2040 pro výhledový stav sítě. Ke srovnání intenzit

dopravy ve výhledovém stavu sítě byla využita metodika CSD 2005 a CSD 2010, porovnávají byly hodnoty dle dokumentace EIA (2009) a aktualizace z roku 2016.

Tab. č. 1. – Srovnání předpokládaných intenzit dopravy v roce 2040 – stávající stav sítě

silnice	úsek	Dle EIA R55 Rohatec - Břeclav (2009)	aktualizace 2016
		RPDI 2040 dle metodiky CSD 2005	RPDI 2040 dle metodiky CSD 2010
		celkem	celkem
I/55	Břeclav-II/425	23 690	21 989
I/55	II/425-výhl.obchvat BV	22 010	20 107
I/55	výhl.obchvat BV-D2	22 010	20 107
I/55	výhl.kříž.s D55- Petrov	15 730	11 484
D2	Podivín-Břeclav	36 790	33 190
D2	Břeclav-st. hranice ČR/SR	23 510	21 561

Tab. č. 2. – Srovnání předpokládaných intenzit dopravy v roce 2040 – výhledový stav sítě

silnice	úsek	Dle EIA R55 Rohatec Břeclav (2009)	aktualizace 2016
		RPDI 2040 dle metodiky CSD 2005	RPDI 2040 dle metodiky CSD 2010
		celkem	celkem
I/55	Břeclav-II/425	16 930	18 108
I/55	II/425-výhl.obchvat BV	22 730	14 796
I/55	výhl.obchvat BV-D2	22 730	24 266
I/55	výhl.kříž.s D55- Petrov	9 310	7 392
D2	Podivín-Břeclav	34 630	32 494
D2	Břeclav-st. hranice ČR/SR	23 410	21 247

Vzhledem k tomu, že intenzity dopravy pro rok 2040 se záměrem jsou na základě aktuálních podkladů srovnatelné nebo nižší s výjimkou úseků Břeclav-II/425 (silnice I/55), výhl.obchvat BV-D2 (silnice I/55), u kterých došlo k mírnému nárůstu, a rovněž vzhledem k tomu, že u intenzit dopravy bez záměru v prognóze pro rok 2040 došlo ke snížení intenzit, tak lze konstatovat, že se nejedná o změny podmínek v dotčeném území, které by mohly generovat nové doposud neposouzené významné vlivy záměru na životní prostředí a veřejné zdraví.

Podzemní a povrchové vody

Z hlediska problematiky povrchových a podzemních vod nedošlo ke změně z hlediska hydrologických a hydrogeologických charakteristik zájmového území a z toho vyplývá, že nedochází ke změně vyhodnocení vlivů na povrchové a podzemní vody. V dotčeném území nedošlo k výskytu či vyhlášení nových vodních útvarů. Celkové zhodnocení ovlivnění kvality vod a odtokových charakteristik v území zůstává nezměněno. Oproti dokumentaci EIA byla zrušena ochranná pásma vodních zdrojů Břeclav - Bažantnice, Nové prameniště, Široký dvůr.

Nejedná se o změny podmínek v dotčeném území, které by mohly generovat nové doposud neposouzené významné vlivy záměru na životní prostředí a veřejné zdraví.

Půda

Z hlediska půd lze konstatovat, že nedošlo ke změnám dotčeného zemědělského půdního fondu a pozemků určených k plnění funkce lesa.

Nejedná se o změny podmínek v dotčeném území, které by mohly generovat nové doposud neposouzené významné vlivy záměru na životní prostředí a veřejné zdraví.

Horninové prostředí a přírodní zdroje

Z hlediska horninového prostředí a přírodních zdrojů lze konstatovat, že došlo k vymezení lokalit chránících přírodní zdroje, které se nachází v oblasti Břeclavi a záměr je s nimi ve střetu převážně v oblasti MÚK Břeclav I. Dále došlo k vymezení poddolovaných území, které se nachází v oblasti Lužice - Mikulčice - Moravská Nová Ves. Jejich vzdálenost od záměru je různá a některá jsou se záměrem ve střetu. Hlavní trasa záměru je v přímém střetu s územím Moravská Nová Ves 3, silnice je vedena přibližně středem tohoto vymezeného poddolovaného území (km 54,320 - 54,560). Poddolované území Mikulčice - Stávání je vymezeno podél stávající silnice I/55 ve vzdálenosti cca 20-50 m (km 53,000 - 54,000) a k okrajovému střetu dochází pouze v km 53,920 - 54,000, v tomto úseku poddolované území dosahuje cca středu vozovky. Přeložky silnic nižších tříd, které jsou součástí záměru, jsou ve střetu s poddolovanými územími Moravská Nová Ves 2 (přeložka silnice III/05531 na okraji Mikulčic) a Mikulčice - Těšické padětky (přeložka silnice II/423 směrem k Josefově). Tato poddolovaná území byla začleněna do registru vedeného Českou geologickou službou na základě aktualizace tohoto registru v roce 2016. Poddolovaná území jsou výsledkem dlouhodobé hornické činnosti v území od 70. let 20. století, v současné době je největší důl v této oblasti Důl Mír v Mikulčicích uzavřen, těžba lignitu zde skončila a v dole probíhá vyklízení a zajištění, a to i v části probíhající pod stávající silnicí I/55.

Co se týče ložiskové ochrany, lze uvést, že i když byla chráněná ložisková území v oblasti Břeclavi vyhlášena až v době zpracování podkladu pro prodloužení platnosti stanoviska EIA (2017), byla tato území součástí dotčeného koridoru stavbou v rámci dokumentace EIA a vyhodnocení vlivů na horninové prostředí bylo zpracováno pro celé toto území. Správce lokalit přírodních zdrojů v oblasti Břeclavi – LAMA GAS & OIL s.r.o. byl požádán o vyjádření k této problematice. Vzhledem k charakteru stavby, která neovlivní podzemní ložiska, a umístění zařízení pro těžbu mimo zájmové území, se společnost vyjádřila dne 5. 8. 2019 pod č.j. 143/2019/JB ve smyslu, že její zájmy nejsou stavbou dotčeny. Vzhledem k přítomnosti velkého množství georizik v dotčeném území záměru byly v dokumentaci EIA řešeny obdobné střety s územími ložiskové ochrany a poddolovanými územími, a to zpracováním odborné studie využívající údajů od organizací, které území spravují. Studie vyhodnotila vlivy v souvislosti se záměrem a navrhla možná opatření, které budou v dalších stupních projektové dokumentace záměru dále řešena v součinnosti s dotčenými úřady.

Podrobné posouzení a navržení technických opatření na zajištění stability území bude řešeno v dalších stupních projektové přípravy (DÚR), a to na základě zpřesnění technického řešení záměru a v součinnosti s dotčenými úřady. V rámci realizace záměru

se ale nepředpokládají rozsáhlé zemní práce, které by významně ovlivnily horninové prostředí, a důležitým aspektem, který také determinuje budoucí vlivy v tom smyslu, že zásahy do horninového prostředí nebudou významné, je skutečnost, že se nebude budovat zcela nové zemní těleso, ale fakticky bude dobudován pouze druhý profil dálnice D55. V rámci dokumentace EIA (podkladem byla studie Aktualizace rizik geofaktorů životního prostředí v trase stavby R5512, Ing. Marek, 2008) bylo hodnoceno dotčené území i s ohledem na projevy důlní činnosti (poklesy, propadání). Tyto projevy byly identifikovány na základě v té době vymezených poddolovaných územích, ale i v dalších oblastech na základě terénního šetření (odpovídá nově zaregistrovaným poddolovaným územím). Dotčené území tak bylo z hlediska těchto rizik hodnoceno v celém rozsahu, těžba v době zpracování dokumentace EIA byla ukončována a byla řízena tak, aby minimalizovala negativní projevy těžby v blízkosti dopravního koridoru silnice I/55.

Jelikož možné negativní důsledky těchto střetů budou minimalizovány legislativními požadavky vycházející z příslušného zákona a součinnosti všech dotčených úřadů, a rovněž vzhledem k tomu, že k věcnému vyhodnocení vlivů souvisejících s poddolováním a existujícími ložisky přírodních zdrojů v dokumentaci EIA došlo nejen ve vztahu k tehdy vyhlášeným územím, ale rovněž ve vztahu k ložiskům a poddolovaným plochám tehdy ještě nevyhlášeným, lze konstatovat, že se nejedná o změny podmínek v dotčeném území, které by mohly generovat nové doposud neposouzené významné vlivy záměru na životní prostředí a veřejné zdraví.

Fauna, flóra a ekosystémy

V dotčeném území byl během vegetační sezóny 2017 proveden průzkum, který ověřil současný stav bioty. U sledovaných lokalit, které byly vymezeny v rámci podrobného průzkumu v dokumentaci EIA, došlo k přirozenému vývoji v čase (stárnutí porostů, zarůstání), popř. k obhospodařování lesních porostů. Nebyly shledány významné změny ve stavu lokalit, péči o ně ani v druhovém zastoupení fauny a flóry.

Nejedná se o změny podmínek v dotčeném území, které by mohly generovat nové doposud neposouzené významné vlivy záměru na životní prostředí a veřejné zdraví.

Natura 2000, územní systém ekologické stability (dále jen „ÚSES“) a chráněná území

Z hlediska lokalit soustavy NATURA 2000 jsou nejbližší evropsky významné lokality (dále jen „EVL“) Hodonínská doubrava (záměr zasahuje do uvedené EVL a vede souběžně s její jižní hranicí), EVL Očov (nachází se jižně od hodnocené rychlostní silnice ve vzdálenosti cca 1,5 km), EVL Soutok - Podluží (nejbližší části uvedené EVL se nachází jižně od záměru ve vzdálenosti cca 1,5 km) a dále ptačí oblast Soutok - Tvrdonicko. Od doby vydání stanoviska EIA nedošlo k vyhlášení nových lokalit soustavy NATURA 2000 v dotčeném území či změně předmětu ochrany v těchto lokalitách, došlo pouze ke změně rozlohy EVL Očov z 292,281 ha na 287,827 ha.

Nejedná se o změny podmínek v dotčeném území, které by mohly generovat nové doposud neposouzené významné vlivy záměru na životní prostředí a veřejné zdraví.

Stav sítě ÚSES v dotčeném území doznal změn, které vychází jak z koncepčního vymezení vyšší úrovně ÚSES zpracované v Zásadách územního rozvoje Jihomoravského kraje z roku 2016, tak i vzhledem k územním plánům, které byly od doby zpracování dokumentace EIA přepracovány. Z hlediska ÚSES došlo k následujícím změnám oproti dokumentaci EIA:

- Vypuštění nadregionálního biokoridoru NRB K 156, regionálních biocenter RBC 2 Mikulčice, RBC 4 Trhaniska, regionálních biokoridorů RBK 137, RBK 140 a RBK 133, některé tyto prvky byly nahrazeny prvky nižších úrovní (lokální biokoridor LBK 5).
- Východně z území vede Bzeneckou doubravou nadregionální biokoridor *NRBK K JMO5T*.

Vzhledem k tomu, že Zásady územního rozvoje Jihomoravského kraje aktualizují stav nadregionálního a regionálního systému ekologické stability v celé oblasti jihomoravského kraje, došlo i ke změnám v dotčeném území. Jelikož nadregionální biokoridor NRBK K JMO5T prochází Bzeneckou doubravou, vede podél předmětného záměru a ten přímo nekřížuje, tak lze konstatovat, že se nejedná o změny podmínek v dotčeném území, které by mohly generovat nové doposud neposouzené významné vlivy záměru na životní prostředí a veřejné zdraví.

Z hlediska zvláště chráněných území byla v zájmovém území vyhlášena další chráněná území. V širším zájmovém území se nachází přírodní rezervace Stupava a přírodní památka Očovské louky, nově také národní přírodní památka Hodonínská Důbrava a přírodní památka Pánov. Všechna chráněná území jsou situována mimo dopravní koridor stávající silnice I/55.

Nejedná se o změny podmínek v dotčeném území, které by mohly generovat nové doposud neposouzené významné vlivy záměru na životní prostředí a veřejné zdraví.

V ostatních environmentálních charakteristikách dotčeného území (krajinný ráz a kulturní památky a hmotný majetek) nebyly zaznamenány fakticky žádné změny, rovněž se nezměnily jednotlivé charakteristiky stavu životního prostředí zájmového území.

Změny poznatků a metod posuzování

Od doby zpracování dokumentace EIA a nynější žádostí o prodloužení stanoviska došlo ke změnám v legislativě. Některé nové poznatky – změny byly doplněny do dokumentu přiloženému k žádosti o prodloužení platnosti stanoviska. Dle předloženého podkladu pro prodloužení platnosti stanoviska došlo k aktualizaci metod a poznatků v následujících oblastech:

- Ověření – Modelový výpočet pro zjištění příspěvku hlavních znečišťujících látek do ovzduší byl přepočítán. Oproti roku 2009 došlo ke změnám odhadu intenzit dopravy, změnil se odhad emisních příspěvků a změnil se přístup ke způsobu výpočtu liniových zdrojů v metodice SYMOS97, a to následovně:
 - V roce 2009 byl použitý Symos 6, dnes je verze 7
 - Významný rozdíl způsobuje způsob nastavení intenzit dopravy a následné nastavení hodnot alfa a Pd.

- Při výpočtu v roce 2009 se vycházelo z 24-hodinových intenzit dopravy, tzn. spočítá se špičková hodina a ta se vynásobí 24.
- Při výpočtu v roce 2009 bylo alfa nastaveno jako 1 a Pd jako 24. Dle současného doporučení ČHMÚ a aktuálního znění metodiky Symos byly při aktualizovaném výpočtu tyto hodnoty nastaveny: alfa: 0,31 a Pd: 7,32.
- Hluk – V rámci modelového výpočtu hlukové situace nedošlo ke změnám v metodickém postupu. Byly však použity detailnější a přesnější data (intenzity dopravy, 3D model), které vstupují do modelového výpočtu. I přes výše uvedené zpřesnění modelového výpočtu vlivu záměru na hlukovou situaci postihují uvedené závěry celou oblast těchto vlivů a toto zpřesnění nevede k jiným dosud neuvedeným významným vlivům v této oblasti. Pro stanovení výhledového hlukového zatížení území v okolí jednotlivých variant, pro výpočet a zobrazení izofon, byl použit program SoundPlan, verze 6.4. Výpočty byly prováděny pro intenzity dopravy ve výhledovém roce 2040.
- Intenzity dopravy – Dopravně inženýrské údaje použité v Dokumentaci EIA (2009) odpovídají metodice celostátního sčítání dopravy používané do roku 2005 (CSD 2005) včetně. Tehdy se do počtu těžkých vozidel (označovaných T) počítaly kromě samotných nákladních automobilů, autobusů a traktorů samostatně i jejich přívěsy a návěsy. V roce 2010 (CSD 2010) došlo ke změně metodiky kategorizace vozidel a těžká vozidla (TV) již zahrnují pouze poháněná vozidla (buď sólo nebo s přívěsy, či návěsy). Z toho důvodu nejsou údaje o počtu těžkých vozidel, stanovených dle těchto metodik plně srovnatelné.
- Další vlivy – zůstávají v platnosti. Další vlivy byly hodnoceny odborným odhadem a kvalifikovanou prognózou, analogicky s vlivem staveb obdobného charakteru na životní prostředí, v souladu s platnou legislativou a souvisejícími předpisy. Informace o místních podmínkách byly získány rekognoskací terénu, návštěvou dotčených úřadů, příslušných institucí, použitím odborné literatury a odborných studií. U vlivů na faunu a flóru byl proveden terénní průzkum na reprezentativních lokalitách.

V rámci předkládané žádosti o prodloužení stanoviska platí, že v období mezi vydáním stanoviska EIA ze dne 30. 12. 2011 pod č. j. 59378/ENV/11 a podáním pojednávané žádosti nedošlo k významným změnám poznatků a metod posuzování, které by ovlivnily posuzování záměru. Nepředpokládá se tedy, že by měl záměr neposouzené významné vlivy na životní prostředí.

Dle § 9a odst. 4 zákona oznamovatel podáním žádosti o prodloužení platnosti stanoviska EIA a jejím doplněním dokumentem s názvem „D55, stavba 5512 Rohatec - Lužice a D55, stavba 5513 Lužice - Břeclav; Informace o záměru a podmínkách v dotčeném území pro prodloužení platnosti stanoviska“, zpracovaným společností HBH Projekt spol. s r.o., Mgr. Tomášem Šikulou (držitelem autorizace dle § 19 zákona) v listopadu 2017 a doplněními tohoto dokumentu z března až srpna 2019, písemně prokázal, že nedošlo ke změnám podmínek v dotčeném území nebo poznatků a metod posuzování, v jejichž důsledku by záměr mohl mít dosud neposouzené významné vlivy na životní prostředí. Zpracovatel podkladového materiálu doporučuje, aby platnost stanoviska EIA byla prodloužena s tím, že podmínky stanoviska EIA budou

respektovány v následujících stupních projektové dokumentace stavby a budou zahrnuty jako podmínky rozhodnutí nebo opatření nutných k provedení záměru v příslušných správních nebo jiných řízeních, pokud nebudou do té doby splněny. S ohledem na výše uvedené informace je zřejmé, že oproti procesu EIA nedošlo k takovým změnám stavu jednotlivých složek životního prostředí a veřejného zdraví v dotčeném území bez záměru, které by vzhledem k jejich charakteru mohly jednotlivě nebo v kumulaci všech výše popsanych změn generovat nové neposouzené vlivy jak na jednotlivé složky životního prostředí a veřejné zdraví, tak na životní prostředí a veřejné zdraví jako celek. Na základě výše uvedeného dospělo MŽP k závěru, že platnost stanoviska EIA prodlouží v souladu s § 9a odst. 4 zákona o 5 let.

Toto vyjádření není rozhodnutím podle zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů, nenahrazuje vyjádření dotčených správních orgánů ani příslušná povolení podle zvláštních předpisů a nelze se proti němu odvolat.

Platnost stanoviska EIA může být na žádost oznamovatele prodloužena v souladu s § 9a odst. 4 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.

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

Rozdělovník k čj. MZP/2018/710/107

Dotčené územní samosprávné celky:

Jihomoravský kraj, hejtman

Žerotínovo náměstí 3, 601 82 Brno

Město Břeclav, starosta

nám. T.G. Masaryka 3, 690 81 Břeclav

Město Hodonín, starosta

Masarykovo nám. 1, 695 01 Hodonín

Obec Hrušky, starosta

U Zbrojnice 100, 691 56 Hrušky

Obec Lužice, starosta

Česká 1, 696 18 Lužice

Obec Mikulčice, starosta

Mikulčice 245, 696 19 Mikulčice

Městys Moravská Nová Ves, starosta

nám. Republiky 107, 691 55 Moravská Nová Ves

Obec Rohatec, starosta

Květná 1, 696 01 Rohatec

Dotčené orgány:

Krajský úřad Jihomoravského kraje, ředitel

Žerotínovo náměstí 3, 601 82 Brno

Městský úřad Břeclav (obec s rozšířenou působností)

nám. T.G. Masaryka 3, 690 81 Břeclav

Městský úřad Hodonín (obec s rozšířenou působností)

Masarykovo náměstí 1, 695 35 Hodonín

Krajská hygienická stanice Jihomoravského kraje se sídlem v Brně

Jeřábkova 4, 602 00 Brno

Česká inspekce životního prostředí, OI Brno

Lieberzeitova 14, 614 00 Brno

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

(+420) 26712-1111

posta@mzp.cz

ISDS: 9gsaax4

www.mzp.cz

Ministerstvo zemědělství, odbor hospodářské úpravy a ochrany lesů

Těšnov 17, 117 05 Praha 1

Obvodní báňský úřad pro území krajů Jihomoravského a Zlínského

Cejl 13, 601 42 Brno

Na vědomí:

Krajský úřad Jihomoravského kraje, odbor životního prostředí

Žerotínovo náměstí 3, 601 82 Brno

Česká inspekce životního prostředí

Na Břehu 267, 190 00 Praha 9 – Vysočany

Ministerstvo dopravy

nábřeží Ludvíka Svobody 12, 110 15 Praha 1

Agentury ochrany přírody a krajiny ČR

Kaplanova 1, 148 00 Praha 4

Národní památkový ústav, územní odborné pracoviště v Brně

nám. Svobody 8, 601 54 Brno

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

Dlážděná 7, 110 00 Praha 1

Český baňský úřad

Kozí 748/4, 110 75 Praha 1 – Staré Město

Povodí Moravy, s.p.

Dřevařská 11, 601 75 Brno

Oznamovatel:

Ředitelství silnic a dálnic ČR, Závod Brno

Šumavská 33, 659 77 Brno

Zpracovatel dokumentace:

HBH Projekt spol. s r.o., Mgr. Tomáš Šikula

Kabátníkova 5, 602 00 Brno

Zpracovatel posudku:

EKOTEAM , RNDr. Vladimír Ludvík

Veverkova 1343, 500 02 Hradec Králové

Odbory MŽP (odesláno IS pod č.j.: ENV/2018/VS/7126):

odbor ochrany ovzduší

odbor ochrany vod

odbor obecné ochrany přírody a krajiny

odbor druhové ochrany a implementace mezinárodních závazků

OVSS VII - Brno

PŘÍLOHA 3

Vyjádření k záměru D55, stavbám 5512 Rohatec – Lužice a 5513 Lužice – Břeclav
pod č.j. JMK 172791/2021 ze dne 6.12.2021

KRAJSKÝ ÚŘAD JIHOMORAVSKÉHO KRAJE

Odbor životního prostředí

Žerotínovo náměstí 3, 601 82 Brno

Váš dopis zn.:	-	Ředitelství silnic a dálnic ČR
Ze dne:	-	Správa Zlín
Č. j.:	JMK 172791/2021	Fügnerovo náměstí 5476
Sp. zn.:	S - JMK 163152/2021 OŽP/Kuč	760 01 ZLÍN
Vyřizuje:	MVDr. Kučera	
Telefon:	541654120	
Počet listů:	1	
Počet příloh/listů:		
Datum:	06.12.2021	

Vyjádření k záměru D55, stavbám 5512 Rohatec – Lužice a 5513 Lužice - Břeclav

Krajský úřad Jihomoravského kraje, odbor životního prostředí, obdržel dne 15.11.2021 Vaši žádost o vyjádření, zda v blízkosti plánované dálnice D55 (dříve rychlostní silnice R55), staveb 5512 Rohatec – Lužice a 5513 Lužice – Břeclav, byl rozšířen předmět ochrany lokalit soustavy Natura 2000, případně zvětšen jejich územní rozsah. Relevantní jsou změny, které nastaly od vydání stanoviska EIA č. j. 59378/ENV/11 Ministerstvem životního prostředí dne 30.12.2011. Pokud by k těmto změnám došlo, žádáte rovněž o stanovisko podle § 45i zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů. Vyjádření má sloužit jako podklad pro prodloužení platnosti výše uvedeného stanoviska EIA.

Nejblíže trase dálnice D55 se nachází EVL Hodonínská Doubrava, v širším okolí pak EVL Očov, EVL Podluží a ptačí oblast Soutok – Tvrdonicko. V žádosti se uvádí, že u EVL Očov a EVL Soutok – Podluží byla nepatrně zmenšena jejich rozloha a u ptačí oblasti Soutok – Tvrdonicko byl do předmětu ochrany nově zahrnut orel královský. EVL Hodonínská doubrava nedoznala v předmětném období žádných změn.

Informace o uvedených změnách ověřoval správní orgán konzultací s AOPK ČR, změna rozlohy však nebyla u žádné z předmětných lokalit potvrzena. Rozšíření předmětu ochrany o orla královského v případě ptačí oblasti Soutok – Tvrdonicko pravděpodobnost významného vlivu záměru na toto území nezvyšuje.

S pozdravem

Ing. Mojmír Pehal v. r.
vedoucí odboru

Za správnost vyhotovení: Anna Foltová

IČ	DIČ	telefon	DS	e-mail	internet
70888337	CZ70888337	541654120	x2pbqzq	kucera.zdenek@kr-jihomoravsky.cz	www.kr-jihomoravsky.cz

PŘÍLOHA 4

Dopravně inženýrské podklady

D55, Rohatec – Břeclav

Dokumentace pro vyhodnocení vlivů na životní prostředí (EIA)

Zpráva

DIP – Porovnání výhledových intenzit na komunikační síti dle EIA 2009 s údaji predikovanými v roce 2021



Zpracovatel



HBH Projekt spol. s r.o.

Objednatel



ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC ČR
Ředitelství silnic a dálnic ČR

Obsah

Úvod.....	3
1 Stanovení intenzit dopravy pro výhledové období roku 2040.....	4
2 Porovnání předpokládaných intenzit dopravy v Dokumentaci EIA s aktualizovanými údaji	5
2.1 Vyhodnocení předpokládaných intenzit dopravy.....	6

Úvod

Předmětem zpracovaných DIP je aktualizace a porovnání výhledových intenzit stávající a výhledové silniční sítě použitých v Dokumentaci EIA (2009) s nejnovějšími dopravně inženýrskými údaji. Při zpracování se vycházelo z dopravního modelu Jihomoravského kraje (model Jmk), zpracovaného společností HBH Projekt spol. s r.o., aktualizovaného na základě výsledků celostátního sčítání dopravy (CSD) 2016. Dále byly použity technické podmínky Ministerstva dopravy (MD) TP 225 „Prognóza intenzit automobilové dopravy“ z roku 2018, metodika MD „Výpočet hluku z automobilové dopravy“ z roku 2020 a další údaje CSD 2016.

1 Stanovení intenzit dopravy pro výhledové období roku 2040

Výchozím podkladem pro stanovení intenzit dopravy na stávající i výhledové komunikační síti v posuzovaném území byla poslední verze dopravního modelu Jmk, aktualizovaná na základě výsledků CSD 2016, rozborů automatických sčítačů dopravy (ASD) na dálnicích D1, D2, silnicích I/38, I/43 a I/52 a doplňujících průzkumů na křižovatkách a silnicích Jmk, provedených v letech 2016 až 2017.

Model stávajícího stavu komunikační sítě odpovídá komunikační síti v roce posledního celostátního sčítání dopravy (2016). Model výhledové komunikační sítě zahrnuje všechny dopravní stavby, jejichž realizace se předpokládá do roku 2035 (v zásadě odpovídá komunikační síti předpokládané v ZÚR Jmk varianta s10 – „poučená“). Jedná se o následující stavby:

- zkapacitnění dálnice D1 Kývalka – Holubice
- Dálnice D52 – Pohořelice – státní hranice ČR s Rakouskem (včetně Mikulov obchvat)
- Jihozápadní tangenta (rychlostní silnice)
- Jižní tangenta (rychlostní silnice/silnice I. tř.)
- I/43 – Kuřim severní obchvat
- II/602 – Bosonohy obchvat
- Jihovýchodní tangenta (dvoupruhová komunikace II. třídy)
- I/53 homogenizace, včetně obchvatu obce Lechovice
- kompletní VMO v Brně, včetně I/41 Bratislavské radiály
- I/55 Břeclav obchvat ve dvoupruhovém uspořádání
- I/51 Hodonín obchvat, I/23 Rosice obchvat, I/19 Sebranice obchvat, I/43 Letovice – Rozhrání, II/426 Strážnice obchvat, II/416 Blučina obchvat, II/152 Želešice obchvat, II/385 Čebín a Hradčany obchvat, II/374 Rájec – Boskovice, II/380 Tuřany obchvat, II/417 Slatina, Šlapanice obchvat

Mimo výše uvedených staveb jsou do modelu Jmk zapracovány i výhledové komunikace okolních krajů naší republiky a sousedních států, které mohou mít vliv na zatížení sítě v Jihomoravském kraji:

- dálnice D1 Říkovice – Lipník
- rychlostní silnice R35 Opatovice – Olomouc
- rychlostní silnice R55 Staré Město – Olomouc
- rychlostní silnice R49 Hulín – státní hranice se Slovenskou republikou
- dálnice A5 Schrick – státní hranice s ČR
- rychlostní silnice R6 státní hranice ČR/SR Lysá pod Makytou – Beluša – D1
- rychlostní silnice S3 Hollabrunn – Guntersdorf
- úprava silnice B303 Guntersdorf – Jetzelsdorf

Posuzované stavy silniční sítě, stávající i výhledové, byly namodelovány ve výchozím horizontu roku 2016. Následně byly intenzity dopravy na jednotlivých úsecích předmětné silniční sítě prognózovány prostřednictvím příslušných koeficientů uvedených v aktuálně platných TP 225 (2018). Použité koeficienty vývoje intenzit dopravy odpovídají požadovanému horizontu roku 2040, příslušné kategorii pozemní komunikace v Jihomoravském kraji ve vzdálenosti nad 20 km od hranic krajského města a jsou uvedeny v následující tabulce.

Tabulka 1: Koeficienty vývoje intenzit dopravy pro silniční síť, Jihomoravský kraj, do 20 km od kr. města, 2040

Kategorie silnice	OV – Osobní vozidla	LNV – Lehká nákladní vozidla	TV – Těžká vozidla
Dálnice – ²⁰¹⁶ / ₂₀₄₀	1,27	1,46	1,28
I.třída – ²⁰¹⁶ / ₂₀₄₀	1,24	1,43	1,26
II.třída – ²⁰¹⁶ / ₂₀₄₀	1,22	1,43	1,18
III.třída – ²⁰¹⁶ / ₂₀₄₀	1,21	1,21	1,21

2 Porovnání předpokládaných intenzit dopravy v Dokumentaci EIA s aktualizovanými údaji

Dopravně inženýrské údaje použité v Dokumentaci EIA (2009) odpovídají metodice celostátního sčítání dopravy používané do roku 2005 včetně. Tehdy se do počtu těžkých vozidel (označovaných T) počítaly kromě samotných nákladních automobilů, autobusů a traktorů samostatně i jejich přívěsy a návěsy. V roce 2010 došlo ke změně metodiky kategorizace vozidel a těžká vozidla (TV) již zahrnují pouze poháněná vozidla (buď sólo nebo s přívěsy, či návěsy). Z tohoto důvodu nejsou údaje o počtu těžkých vozidel, stanovených dle těchto metodik plně srovnatelné. Abychom mohli údaje intenzit dopravy (těžkých vozidel) vyhodnotit, je nutné porovnání dle stejných metodik. V následujících tabulkách (**Tabulka 2**, **Tabulka 3**) jsou uvedeny předpokládané intenzity dopravy v roce 2040 dle Dokumentace EIA dle původní a nové metodiky s údaji odvozenými pomocí aktualizovaného modelu Jmk. Pro přepočet hodnoty těžkých vozidel dle metodiky CSD 2005 na metodiku CSD 2010 se využily údaje z CSD 2005. V úsecích, kde není sčítací profil, se využily hodnoty ze sousedních sčítacích úseků. Pro odvození předpokládaných intenzit dopravy roku 2040 v rámci současné aktualizace (2021) byly použity technické podmínky TP 225 „Prognóza intenzit automobilové dopravy“ (2018). TP 225 uvádí Koeficienty vývoje intenzit dopravy pro kategorie vozidel OV (osobní vozidla), LNV (lehká nákladní vozidla) a TV (těžká vozidla). Intenzity aktualizovaného modelu Jmk byly prognózovány příslušnými koeficienty (TP 225, 2018) a pro odpovídající srovnání v následujících tabulkách (**Tabulka 2**, **Tabulka 3**) byly jednotlivé kategorie vozidel agregovány dle metodiky MD ČR „Výpočet hluku z automobilové dopravy“ (2020).

Tabulka 2: Srovnání předpokládaných intenzit dopravy v roce 2040 – stávající stav sítě

Silnice	Popis úseku	RPDI dle EIA_R55_Rohatec-Břeclav (2009)				aktualizace (2021)	
		RPDI 2040 dle metodiky CSD 2005		RPDI 2040 dle metodiky CSD 2010		RPDI 2040 dle metodiky CSD 2010	
		Celkem	T	SV	TV	SV	TV*
I/55	Břeclav-II/425	23 690	4 570	23 050	3 930	18 823	2 338
I/55	II/425-výhl.obchvat BV	22 010	4 940	21 318	4 248	17 363	2 484
I/55	výhl.obchvat BV-D2	22 010	4 940	21 318	4 248	17 363	2 484
I/55	D2-Hrušky u nádraží	23 700	5 930	22 260	4 490	17 948	2 840
I/55	Hrušky u nádraží-Hrušky	18 830	4 830	17 657	3 657	14 565	2 454
I/55	Hrušky-III/4233	18 830	4 830	17 657	3 657	15 074	2 532
I/55	III/4233-II/423	20 740	5 520	19 407	4 187	16 658	2 704
I/55	II/423-III/42222	22 580	6 030	21 124	4 574	16 625	2 778
I/55	III/42222-stáv.I/51	21 870	5 490	20 581	4 201	19 489	2 997
I/55	stáv. I/51-II/380	13 740	3 960	12 693	2 913	11 915	2 046
I/55	II/380-II/432	15 460	4 110	14 386	3 036	13 823	1 948
I/55	II/432-připojení Rohatce	17 020	4 110	15 962	3 052	10 059	1 348
I/55	přip.Rohatce-výhl.křiž.D55	15 730	3 790	14 769	2 829	9 119	1 222
I/55	výhl.křiž.s D55-Petrov	15 730	3 790	14 769	2 829	9 119	1 222
D2	Podivín-Břeclav	36 970	16 490	30 194	9 714	31 234	8 454
D2	Břeclav-st. hranice ČR/SR	23 510	12 870	17 958	7 318	20 898	6 879

*skupina TV zahrnuje příslušný procentuální podíl skupiny LNV, který přísluší k nákladním automobilům, .v souladu s metodikou MD ČR (2020)

Tabulka 3: Srovnání předpokládaných intenzit dopravy v roce 2040 – výhledový stav sítě

Silnice	Popis úseku	RPDI dle EIA_R55_Rohatec-Břeclav (2009)				aktualizace (2021)	
		RPDI 2040 dle metodiky CSD 2005		RPDI 2040 dle metodiky CSD 2010		RPDI 2040 dle metodiky CSD 2010	
		Celkem	T	SV	TV	SV	TV*
I/55	Břeclav-II/425	16 930	3 130	16 492	2 692	15 460	1 833
I/55	II/425-výhl.obchvat BV	22 730	5 330	21 984	4 584	21 203	2 869
I/55	výhl.obchvat BV-D2	22 730	5 330	21 984	4 584	25 232	4 480
D55	MÚK Břeclav-MÚK Hrušky	24 390	7 090	22 669	5 369	25 232	4 480
D55	MÚK Hrušky-MÚK M.N.Ves	24 890	7 440	23 084	5 634	25 328	4 566
D55	MÚK M.N.Ves-MÚK Mikulčice	25 350	7 630	23 507	5 787	26 247	4 734
D55	MÚK Mikulčice-Hodonín západ	17 860	7 740	23 643	5 923	28 993	4 950
D55	Hodonín západ-Hodonín sever	17 860	5 980	16 278	4 398	21 141	4 046
D55	Hodonín sever-Hodonín východ	19 930	6 080	18 342	4 492	20 639	3 664
D55	Hodonín východ-MÚK Rohatec	23 510	6 720	21 755	4 965	20 639	3 664
D55	MÚK Rohatec-Bzenec Přívoz	15 230	5 050	13 930	3 750	16 507	3 124
I/55	MÚK Rohatec-Petrov	9 310	2 040	8 793	1 523	6 295	827
D2	Podivín-Břeclav	34 630	14 900	28 508	8 778	30 358	7 677
D2	Břeclav-st. hranice ČR a SR	23 410	12 730	17 918	7 238	20 588	6 765
I/55	Břeclav, obchvat	12 890	2 770	12 502	2 382	10 547	1 252

*skupina TV zahrnuje příslušný procentuální podíl skupiny LNV, který přísluší k nákladním automobilům, v souladu s metodikou MD ČR (2020)

2.1 Vyhodnocení předpokládaných intenzit dopravy

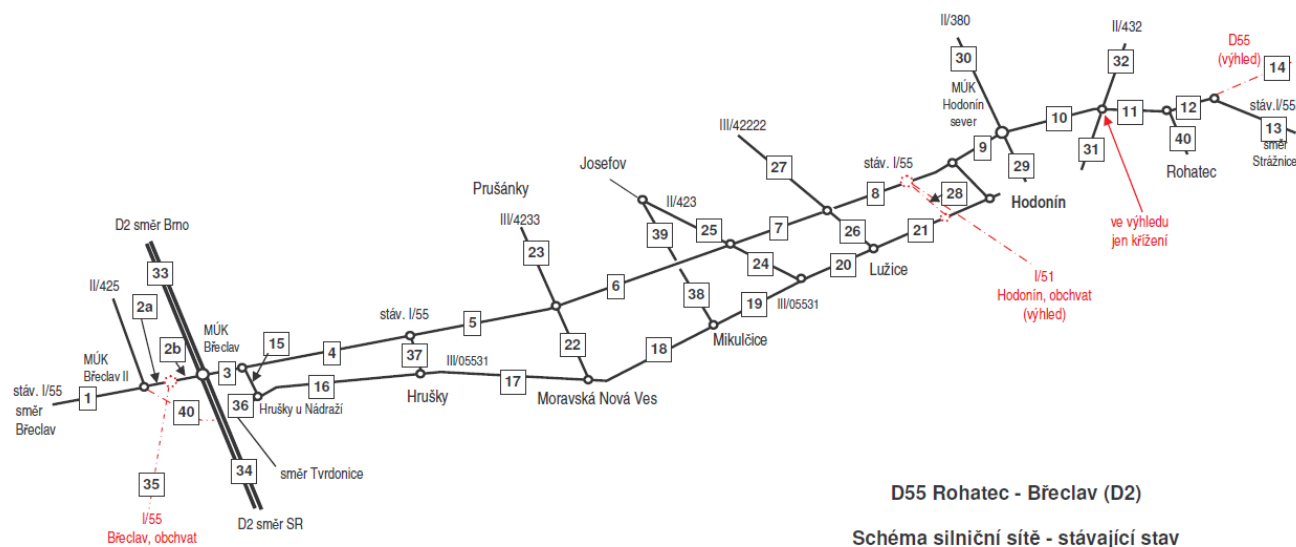
Mezi lety 2010 a 2016 došlo dle výsledků celostátního sčítání dopravy i rozborů údajů z automatických sčítačů dopravy k velmi výraznému růstu dopravy na komunikacích využívaných dálkovou dopravou dálnice D1, D52 a silnice I/52. Příčinou je značný ekonomický růst v posledních letech, v jehož důsledku roste výrazně počet cest nejen u těžkých ale i u lehkých vozidel. S rostoucí poptávkou po pracovních silách zákonitě roste počet osob cestujících za prací do Rakouska. V tomto objemu mají rozhodující podíl vztahy Polsko – Rakousko, pro něž je cesta po výhledové D55 s návazností na obchvat Břeclavi nejkratší a pravděpodobně i nejrychlejší variantou. Tato skutečnost je jednou z hlavních příčin významného navýšení počtu lehkých vozidel na úsecích dálnice D55. Na úsecích Hodonín-západ až k MÚK Rohatec se kromě toho projevuje i vliv realizace obchvatu Hodonína a vypuštění MÚK Hodonín-východ z předpokládané výhledové sítě.

Je nutno zdůraznit, že tento výpočtový model, tak jako žádný jiný, není schopen objektivně určit zatížení paralelních komunikací. V našem případě po realizaci D55 je vypočtená zátěž na souběžné komunikaci (III/05510) nižší, než tomu bude ve skutečnosti. S velkou pravděpodobností nebude ale určitá část uživatelů silniční sítě ochotná akceptovat zpoplatnění komfortnějšího a rychlejšího spojení a zůstanou na souběžné komunikaci. Zároveň je potřeba upozornit, že růst dopravy na D55 může být i ovlivněn případnými restrikcemi na rakouské straně, tak aby nedocházelo k nadměrnému přetížení obcí Großkrut a Reintal.

Podrobnost územně rozsáhlého modelu neumožňuje přesně pracovat s detailem blízko umístěných obchvatových komunikací větších obcí. V těchto místech má již podstatný vliv umístění zdrojů a cílů na území obce, které tento model nedokáže v potřebné podrobnosti zajistit, a navíc se zde může více či méně projevit vliv vnitřní dopravy, využívající tuto novou komunikaci. Z tohoto důvodu je nutno pohlížet na intenzity dopravy uvedené na úsecích D55 u Hodonína jen jako orientační hodnoty, vyžadující zpřesnění pomocí podrobných dopravních modelů těchto území.

PŘÍLOHY

Příloha 1 Roční průměr intenzit denní RPDI, v denní a noční době RPI_{16h}, RPI_{8h} Stávající stav sítě 2040



Obrázek P.1: D55 Rohatec – Břeclav (D2); schéma silniční sítě – stávající stav

Tabulka P.1: D55 Rohatec – Břeclav (D2); výhledové intenzity dopravy RPDI, RPI_{16h}, RPI_{8h} horizontu roku 2040

Úsek	Silnice	OV ^{RPDI} [24 hod]	LNV ^{RPDI} [24 hod]	TV ^{RPDI} [24 hod]	OV ^{DEN} [16 hod]	LNV ^{DEN} [16 hod]	TV ^{DEN} [16 hod]	OV ^{NOC} [8 hod]	LNV ^{NOC} [8 hod]	TV ^{NOC} [8 hod]
1	I/55	15393	1680	1750	14017	1501	1508	1376	179	242
2a	I/55	13719	1785	1859	12466	1585	1580	1253	200	279
2b	I/55	13719	1785	1859	12466	1585	1580	1253	200	279
3	I/55	13781	2041	2126	12502	1805	1788	1279	236	338
4	I/55	10965	1763	1837	9936	1553	1534	1029	210	303
5	I/55	11360	1819	1895	10294	1603	1583	1066	216	312
6	I/55	12691	1943	2024	11508	1715	1697	1183	228	327
7	I/55	12550	1996	2079	11374	1759	1738	1176	237	341
8	I/55	15091	2155	2243	13697	1908	1892	1394	247	351
9	I/55	8913	1470	1532	8074	1294	1276	839	176	256
10	I/55	10965	1400	1458	9966	1244	1241	999	156	217
11	I/55	8082	968	1009	7351	862	863	731	106	146
12	I/55	7326	878	915	6664	782	783	662	96	132
13	I/55	7326	878	915	6664	782	783	662	96	132
14	D55	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15	III/05531	2846	398	387	2649	370	358	197	28	29
16	III/05531	1849	166	161	1730	155	149	119	11	12
17	III/05531	1051	84	82	985	79	76	66	5	6
18	III/05531	1416	115	112	1326	107	104	90	8	8

Zpráva

DIP – Porovnání výhledových intenzit na komunikační síti dle EIA 2009 s údaji predikovanými v roce 2021

Úsek	Silnice	OV ^{RPDI} [24 hod]	LNV ^{RPDI} [24 hod]	TV ^{RPDI} [24 hod]	OV ^{DEN} [16 hod]	LNV ^{DEN} [16 hod]	TV ^{DEN} [16 hod]	OV ^{NOC} [8 hod]	LNV ^{NOC} [8 hod]	TV ^{NOC} [8 hod]
19	III/05531	3169	179	176	2977	167	163	192	12	13
20	III/05531	4724	254	248	4440	237	229	284	17	19
21	III/05531	6025	382	373	5656	357	345	369	25	28
22	III/4233	1343	162	158	1253	151	146	90	11	12
23	III/4233	1761	162	157	1648	151	145	113	11	12
24	stv.423	1937	103	101	1821	96	93	116	7	8
25	stv.423	1429	129	125	1338	121	116	91	8	9
26	III/42222	793	64	62	743	59	57	50	5	5
27	III/42222	3272	222	215	3070	207	199	202	15	16
28	III/nová	0	0	0	0	0	0	0	0	0
29	II/380	11557	814	794	10846	760	734	711	54	60
30	II/380	11389	1060	1034	10662	988	956	727	72	78
31	II/432	3880	283	276	3640	265	255	240	18	21
32	II/432	5173	512	500	4840	478	462	333	34	38
33	D2	18542	6233	6459	16648	5338	5036	1894	895	1423
34	D2	10570	5072	5256	9367	4264	3975	1203	808	1281
35	I/55 Břeclav obchvat	0	0	0	0	0	0	0	0	0
36	III/4243	1129	244	238	1044	226	220	85	18	18
37	stv.MK	385	55	54	358	52	50	27	3	4
38	stv.MK	497	33	33	466	31	31	31	2	2
39	stv.MK	497	33	33	466	31	31	31	2	2
40	III/05528	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Příloha 2 Roční průměr intenzit denní RPDI, v denní a noční době RPI_{16h} , RPI_{8h} Výhledový stav sítě 2040

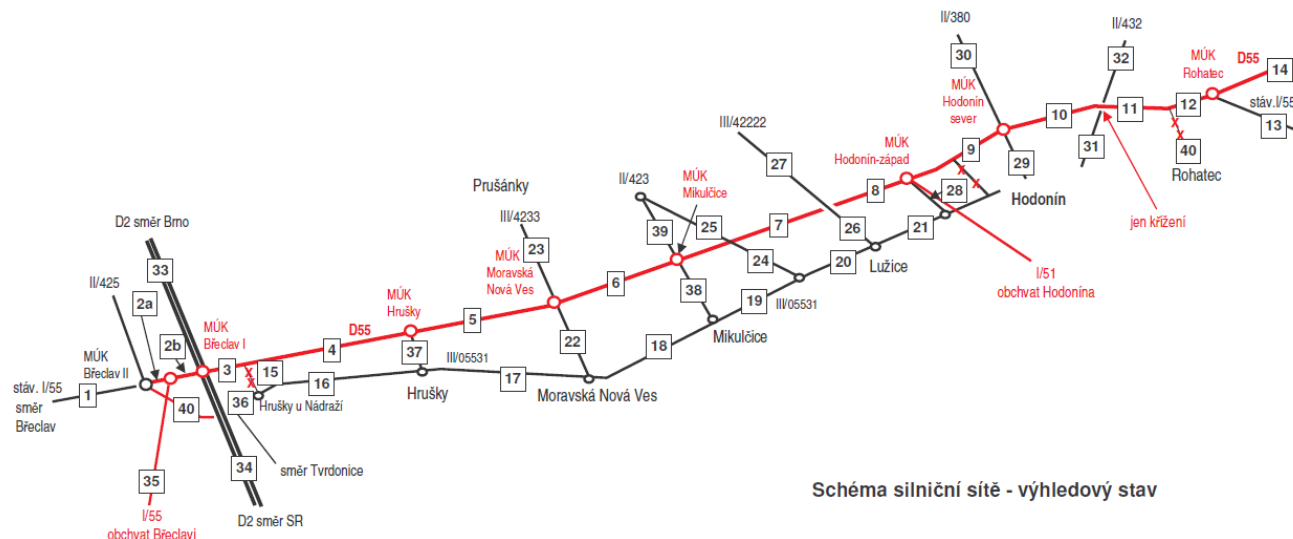


Schéma silniční sítě - výhledový stav

Obrázek P.1: D55 Rohatec – Břeclav (D2); schéma silniční sítě – výhledový stav

Tabulka P.1: D55 Rohatec – Břeclav (D2); výhledové intenzity dopravy RPDI, RPI_{16h} , RPI_{8h} horizontu roku 2040

Úsek	Silnice	OV ^{RPDI} [24 hod]	LNV ^{RPDI} [24 hod]	TV ^{RPDI} [24 hod]	OV ^{DEN} [16 hod]	LNV ^{DEN} [16 hod]	TV ^{DEN} [16 hod]	OV ^{NOC} [8 hod]	LNV ^{NOC} [8 hod]	TV ^{NOC} [8 hod]
1	I/55	12771	1317	1372	11636	1179	1187	1135	138	185
2a	I/55	10122	1294	1348	9200	1150	1148	922	144	200
2b	I/55	16988	2070	2145	15450	1843	1834	1538	227	311
3	D/55	18506	3303	3423	16961	2912	2797	1545	391	626
4	D/55	18506	3303	3423	16961	2912	2797	1545	391	626
5	D/55	18472	3367	3489	16919	2966	2847	1553	401	642
6	D/55	19138	3492	3617	17529	3076	2951	1609	416	666
7	D/55	21561	3650	3782	19790	3225	3100	1771	425	682
8	D/55	21561	3650	3782	19790	3225	3100	1771	425	682
9	D/55	15067	2983	3091	13767	2619	2508	1300	364	583
10	D/55	15138	2702	2799	13874	2382	2287	1264	320	512
11	D/55	15138	2702	2799	13874	2382	2287	1264	320	512
12	D/55	15138	2708	2807	13873	2387	2293	1265	321	514
13	stv. I/55	5083	593	619	4625	528	531	458	65	88
14	D55	11816	2304	2387	10802	2024	1939	1014	280	448
15	III/05531	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16	III/05531	748	109	105	696	101	97	52	8	8
17	III/05531	346	28	28	324	26	26	22	2	2
18	III/05531	1402	158	154	1309	147	142	93	11	12

Zpráva

DIP – Porovnání výhledových intenzit na komunikační síti dle EIA 2009 s údaji predikovanými v roce 2021

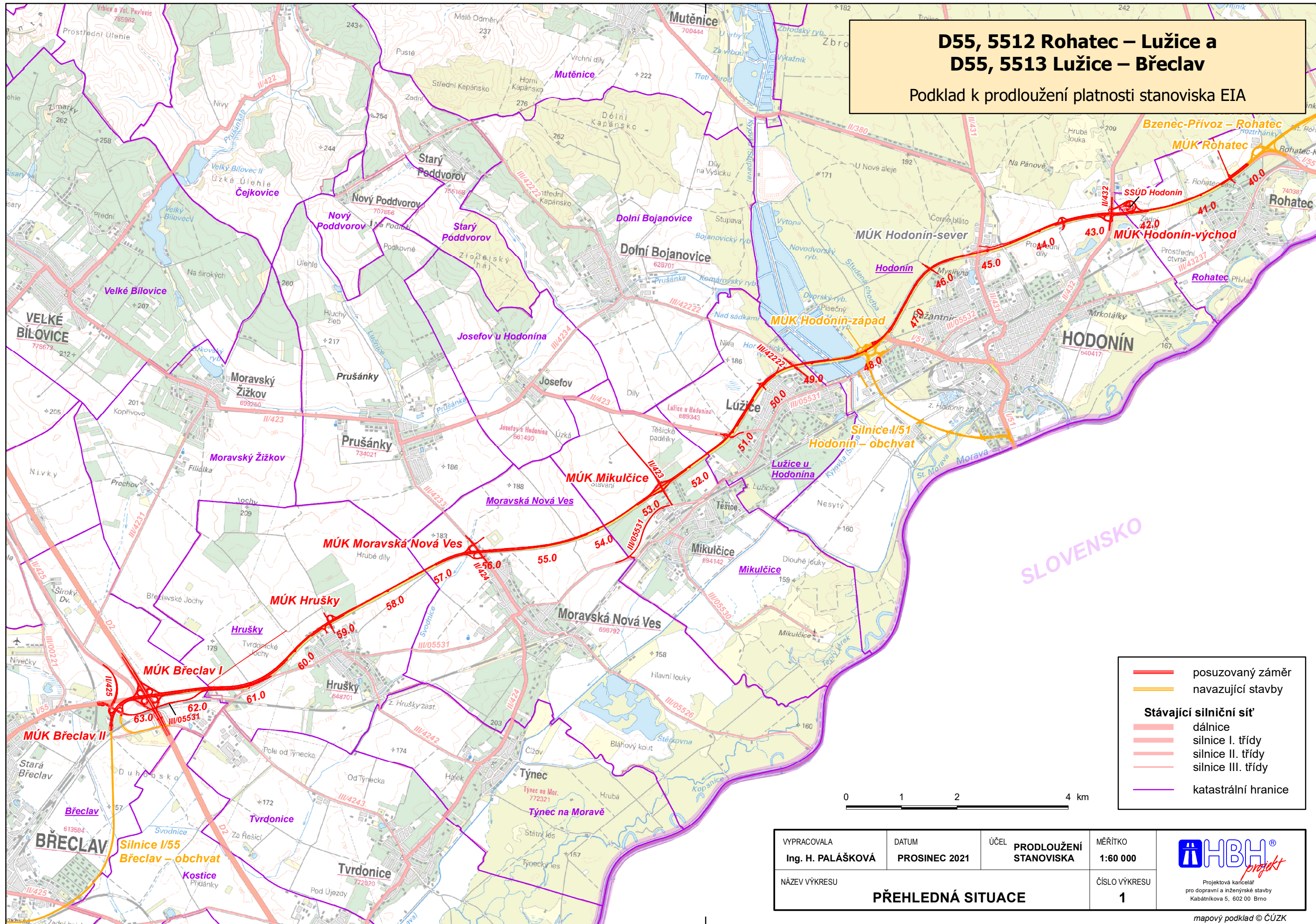
Úsek	Silnice	OV ^{RPDI} [24 hod]	LNV ^{RPDI} [24 hod]	TV ^{RPDI} [24 hod]	OV ^{DEN} [16 hod]	LNV ^{DEN} [16 hod]	TV ^{DEN} [16 hod]	OV ^{NOC} [8 hod]	LNV ^{NOC} [8 hod]	TV ^{NOC} [8 hod]
19	III/05531	630	45	43	591	42	40	39	3	3
20	III/05531	2177	105	103	2047	98	95	130	7	8
21	III/05531	5960	391	380	5593	365	351	367	26	29
22	III/4233	1552	153	150	1451	143	139	101	10	11
23	III/4233	1930	261	254	1797	242	235	133	19	19
24	stv.423	1558	61	60	1468	57	55	90	4	5
25	stv.423	1558	61	60	1468	57	55	90	4	5
26	III/42222	3269	222	215	3067	207	199	202	15	16
27	III/42222	3269	222	215	3067	207	199	202	15	16
28	III/nová	10337	1190	1159	9646	1107	1072	691	83	87
29	II/380	10948	669	654	10285	625	605	663	44	49
30	II/380	12309	1161	1133	11522	1083	1048	787	78	85
31	II/432	2638	183	179	2476	171	166	162	12	13
32	II/432	2638	183	179	2476	171	166	162	12	13
33	D2	18832	5660	5866	16976	4875	4616	1856	785	1250
34	D2	10432	4987	5169	9246	4193	3911	1186	794	1258
35	I/55 Břeclav obchvat	8709	901	937	7935	806	810	774	95	127
36	III/4243	748	109	105	696	101	97	52	8	8
37	stv.MK	876	168	164	812	156	152	64	12	12
38	stv.MK	3755	270	262	3521	252	242	234	18	20
39	stv.MK	348	30	29	326	28	27	22	2	2
40	III/05528	1896	226	219	1769	210	203	127	16	16

GRAFICKÉ PŘÍLOHY

- Grafická příloha 1:** Přehledná situace – 1:60 000
- Grafická příloha 2:** Environmentální charakteristiky – 1:20 000
- Grafická příloha 3:** Ložisková ochrana – 1:70 000

D55, 5512 Rohatec – Lužice a D55, 5513 Lužice – Břeclav

Podklad k prodloužení platnosti stanoviska EIA

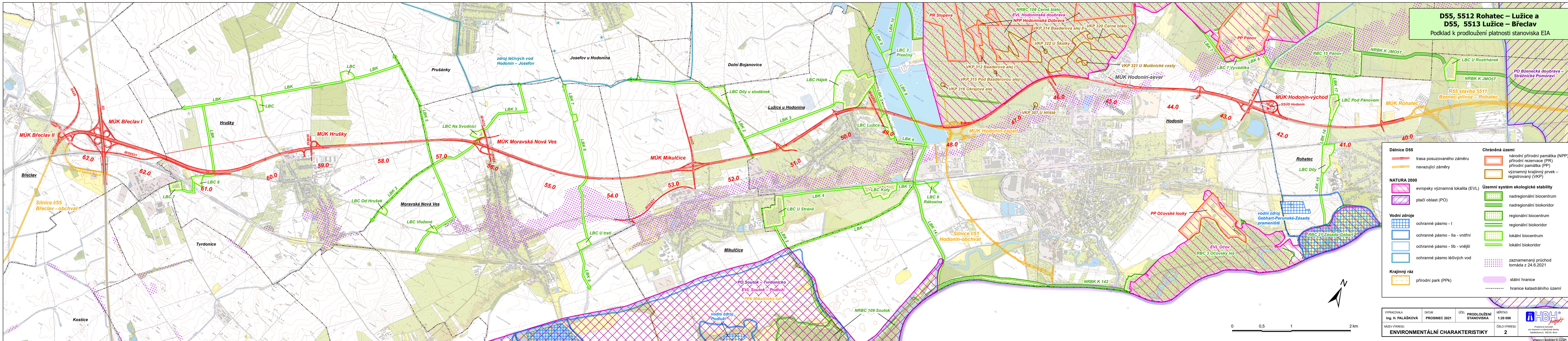


- posuzovaný záměr
- navazující stavby
- Stávající silniční síť**
- dálnice
- silnice I. třídy
- silnice II. třídy
- silnice III. třídy
- katastrální hranice

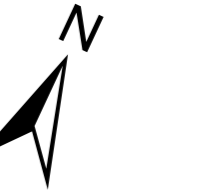
0 1 2 4 km

VYPRACOVALA Ing. H. PALÁŠKOVÁ	DATUM PROSINEC 2021	ÚČEL PRODLOUŽENÍ STANOVISKA	MĚŘITKO 1:60 000
NÁZEV VÝKRESU PŘEHLEDNÁ SITUACE	ČÍSLO VÝKRESU 1	 Projektová kancelář pro dopravní a inženýrské stavby Kabátňikova 5, 602 00 Brno	

D55, 5512 Rohatec – Lužice a D55, 5513 Lužice – Břeclav
 Podklad k prodloužení platnosti stanoviska EIA



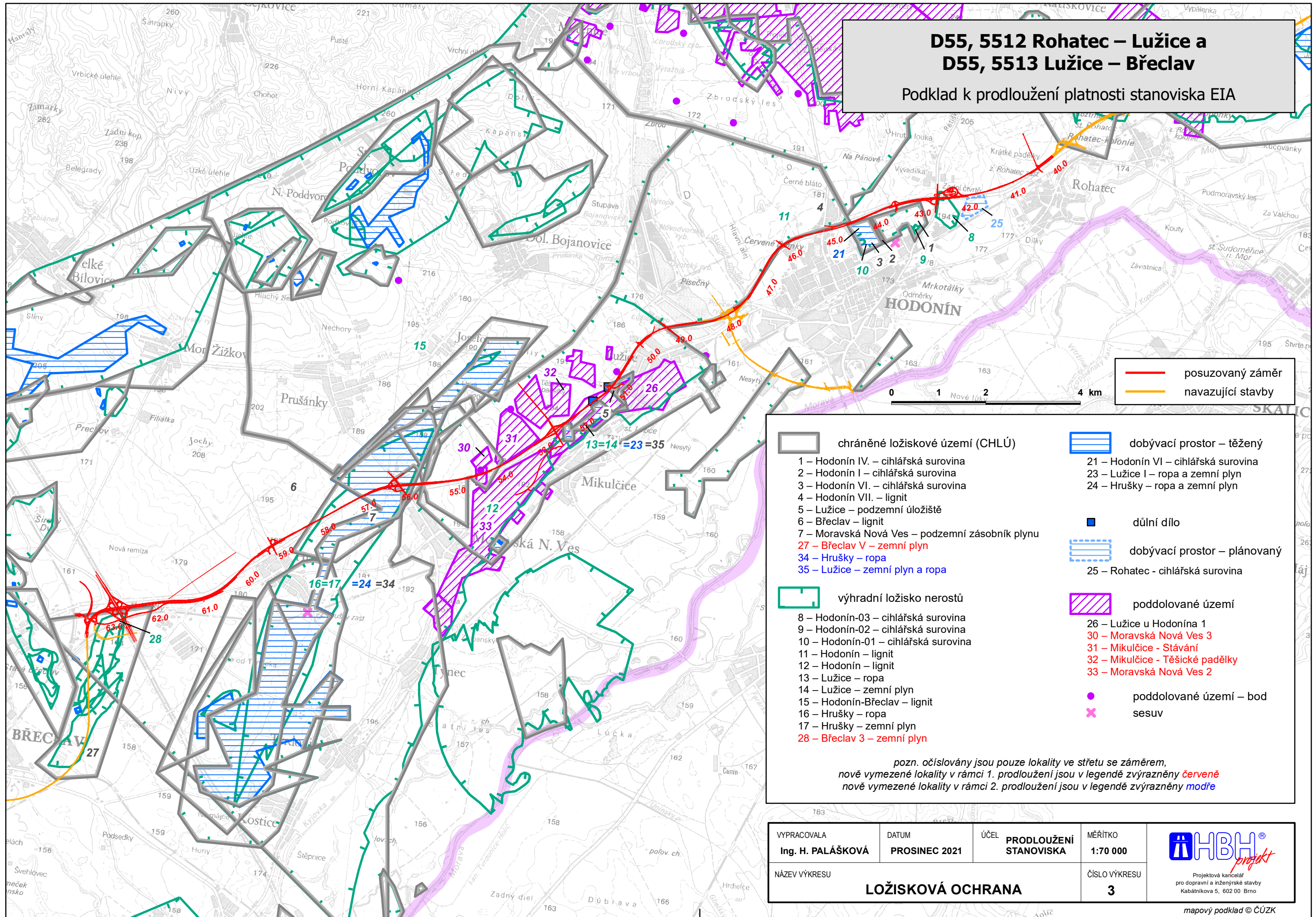
Dálnice D55	Chráněná území
trasa posuzovaného záměru	národní přírodní památka (NPP)
navazující záměry	přírodní rezervace (PR)
NATURA 2000	přírodní památka (PP)
evropsky významná lokalita (EVL)	významný krajinný prvek – registrovány (VKP)
ptačí oblast (PO)	Územní systém ekologické stability
Vodní zdroje	nadregionální biocentrum
ochranné pásmo - I	nadregionální biokoridor
ochranné pásmo - IIa - vnitřní	regionální biocentrum
ochranné pásmo - IIb - vnější	regionální biokoridor
ochranné pásmo léčivých vod	lokální biocentrum
Krajinný ráz	lokální biokoridor
přírodní park (PPK)	zaznamenaný průchod tornáda z 24.6.2021
	státní hranice
	hranice katastrálního území



VYPRACOVALA Ing. H. PALÁŠKOVÁ	DATUM PROSINEC 2021	ÚČEL PRODLOUŽENÍ STANOVISKA	MĚŘÍTKO 1:20 000	
NÁZEV VÝKRESU ENVIRONMENTÁLNÍ CHARAKTERISTIKY	ČÍSLO VÝKRESU 2	Projektová kancelář pro dopravní a inženýrské služby Kabaníkova 5, 602 00 Brno mapový podklad © ČÚZK		


D55, 5512 Rohatec – Lužice a D55, 5513 Lužice – Břeclav

Podklad k prodloužení platnosti stanoviska EIA



— posuzovaný záměr
— navazující stavby

- chráněné ložiskové území (CHLÚ)
 - 1 – Hodonín IV. – cihlářská surovina
 - 2 – Hodonín I – cihlářská surovina
 - 3 – Hodonín VI. – cihlářská surovina
 - 4 – Hodonín VII. – lignit
 - 5 – Lužice – podzemní úložiště
 - 6 – Břeclav – lignit
 - 7 – Moravská Nová Ves – podzemní zásobník plynu
 - 27 – Břeclav V – zemní plyn
 - 34 – Hrušky – ropa
 - 35 – Lužice – zemní plyn a ropa
 - dobývací prostor – těžený
 - 21 – Hodonín VI – cihlářská surovina
 - 23 – Lužice I – ropa a zemní plyn
 - 24 – Hrušky – ropa a zemní plyn
 - důlní dílo
 - dobývací prostor – plánovaný
 - 25 – Rohatec - cihlářská surovina
 - výhradní ložisko nerostů
 - 8 – Hodonín-03 – cihlářská surovina
 - 9 – Hodonín-02 – cihlářská surovina
 - 10 – Hodonín-01 – cihlářská surovina
 - 11 – Hodonín – lignit
 - 12 – Hodonín – lignit
 - 13 – Lužice – ropa
 - 14 – Lužice – zemní plyn
 - 15 – Hodonín-Břeclav – lignit
 - 16 – Hrušky – ropa
 - 17 – Hrušky – zemní plyn
 - 28 – Břeclav 3 – zemní plyn
 - poddolované území
 - 26 – Lužice u Hodonína 1
 - 30 – Moravská Nová Ves 3
 - 31 – Mikulčice - Stávání
 - 32 – Mikulčice - Těšické padělký
 - 33 – Moravská Nová Ves 2
 - poddolované území – bod
 - ✕ sesuv
- pozn. očíslovány jsou pouze lokality ve střetu se záměrem,
nově vymezené lokality v rámci 1. prodloužení jsou v legendě zvýrazněny červeně
nově vymezené lokality v rámci 2. prodloužení jsou v legendě zvýrazněny modře

VYPRACOVALA Ing. H. PALÁŠKOVÁ	DATUM PROSINEC 2021	ÚČEL PRODLOUŽENÍ STANOVISKA	MĚŘITKO 1:70 000
NÁZEV VÝKRESU LOŽISKOVÁ OCHRANA		ČÍSLO VÝKRESU 3	 Projektová kancelář pro dopravní a inženýrské stavby Kabátňkova 5, 602 00 Brno