

Změna č.5.02, 5.03, 5.04 územního plánu
sídelního útvaru
BŘECLAV

SEA posouzení

DLE ZÁKONA Č.100/2001 SB., O POSUZOVÁNÍ VLIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ



OBJEDNATEL:



Městský úřad BŘECLAV
Náměstí T.G.Masaryka 3
690 81, Břeclav

ZHOTOVITEL:



Projektová kancelář
pro dopravní a inženýrské stavby
Kabátňikova 5, 602 00 Brno

SRPEN 2007

PARÉ:

OBSAH

1. Obsah a cíle koncepce, její vztah k jiným koncepcím.....	4
1.1. <i>Obecné důvody pro pořízení koncepce a charakteristika posuzovaných záměrů.....</i>	<i>4</i>
1.2. <i>Vztah posuzovaných změn k jiným platným koncepcím.....</i>	<i>10</i>
2. Informace o současném stavu životního prostředí v dotčeném území a jeho pravděpodobný vývoj bez provedení koncepce.....	13
2.1. <i>Současný stav a charakteristiky životního prostředí v dotčeném území.....</i>	<i>13</i>
2.1.1. <i>Klimatické poměry.....</i>	<i>13</i>
2.1.2. <i>Biogeografické poměry.....</i>	<i>14</i>
2.2. <i>Pravděpodobný vývoj životního prostředí v dotčeném území bez provedení koncepce.....</i>	<i>15</i>
3. Charakteristiky životního prostředí v oblastech, které by mohly být provedením koncepce významně zasaženy.....	16
3.1. <i>Charakter krajiny a kulturní charakteristiky.....</i>	<i>16</i>
3.2. <i>Hydrologické poměry a vodní zdroje.....</i>	<i>17</i>
3.3. <i>Geologické, hydrogeologické a geomorfologické.....</i>	<i>19</i>
3.4. <i>Půda.....</i>	<i>21</i>
3.5. <i>Instituty ochrany ŽP dle zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny.....</i>	<i>25</i>
4. Veškeré současné problémy životního prostředí, které jsou významné pro koncepci.....	29
5. Cíle ochrany životního prostředí stanovené na mezinárodní, komunitární nebo vnitrostátní úrovni, které mají vztah ke koncepci.....	30
6. Závažné vlivy navrhovaných variant koncepce na životní prostředí.....	31
7. Plánovaná opatření pro předcházení, snížení nebo kompenzaci všech závažných negativních vlivů na životní prostředí vyplývajících z provedení koncepce.....	40
8. Výčet důvodů pro výběr zkoumaných variant a popis, jak bylo posuzování provedeno, včetně případných problémů při shromažďování požadovaných údajů.....	45
9. Stanovení monitorovacích ukazatelů (indikátorů) vlivu koncepce na životní prostředí.....	47
10. Popis plánovaných opatření k eliminaci, minimalizaci a kompenzaci negativních vlivů zjištěných při provádění koncepce.....	48
11. Stanovení indikátorů (kritérií) pro výběr projektu.....	48
12. Vlivy koncepce na veřejné zdraví.....	49
13. Netechnické shrnutí výše uvedených údajů.....	49
14. Závěr.....	51

Seznam použitých zkratk	52
Použité podklady a literatura	53

Grafická příloha:

- *Širší vztahy, environmentální charakteristiky*
- *Změna 5.02 Varianta A – detailní řešení*
- *Změna 5.02 Varianta B – detailní řešení*
- *Fotodokumentace*

1. OBSAH A CÍLE KONCEPCE, JEJÍ VZTAH K JINÝM KONCEPCÍM

1.1. OBECNÉ DŮVODY PRO POŘÍZENÍ KONCEPCE A CHARAKTERISTIKA POSUZOVANÝCH ZÁMĚRŮ

V současnosti je pro zájmové území směrodatný schválený územní plán sídelního útvaru Břeclav včetně platných změn č.1, 2, 3 a změny č.4. Posledně jmenovaná změna byla schválena 22.2. 2006.

Dle požadavků uvedených v Zadání změny č.4, 5 (schváleno zastupitelstvem města v Břeclavi dne 8. 8. 2005) je v rámci zpracování Změny ÚPN SÚ nutno upřesnit řešení dopravního skeletu města, je třeba rozšířit plochy výrobních aktivit a dále je nutno upřesnit plochy bydlení, občanského vybavení a dořešit problematiku související s dobýváním nerostných surovin.

Ve Změně č.4 jsou uvedeny záměry, které jsou méně významné, na celkovou koncepci města mají malý vliv a nesplňují podmínky pro posuzování vlivů na životní prostředí tak, jak je stanoveno zákonem č.100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a zákonem č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon). Naproti tomu většina záměrů uvedených ve Změně č.5 je koncepčního charakteru a splňuje podmínky pro posouzení podle zákona č.100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí.

Vzhledem k rozdílné míře rozpracovanosti jednotlivých záměrů původně souhrnně uvedených ve Změně č.5 bylo zastupitelstvem města schváleno zpracování „*Změny 5.01 - změna funkčního využití z orné půdy na dopravní plochu – úprava křižovatky na obchvatu a silnice do Hrušek*“ jako samostatného strategického dokumentu¹.

Další dílčí změny – tzn. **Změna 5.02 – Veřejné logistické centrum**, **Změna 5.03 - Silniční propojení Břeclav – Poštorná** a **Změna 5.04 – Komunikační propojení Kupkova – Veslařská** pak měly být dopracovány a projednány následně s tím, že **Změna 5.02** a **Změna 5.03** je svým rozsahem natolik závažná, že bylo Stanoviskem KÚ JMK², odbor životního prostředí, v rámci Závěru zjišťovacího řízení rozhodnuto o jejich posouzení ve smyslu zákona č.100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí³.

Z výše uvedených důvodů se předkládaná SEA dokumentace týká Změny č.5.02 a 5.03.

¹ V současné době se tato Změna 5.01 projednává

² Č.j. JMK 20648/2004/OŽPZ/Bí/1

³ Dle uvedeného Stanoviska „*nutnost posouzení vyplývá z toho, že ve fázi předloženého návrhu zadání nemůže orgán ochrany přírody vyloučit vliv změny územního plánu na území soustavy Natura 2000 (díleční změna 5.03) a dále z toho důvodu, že některé z navržených dílčích změn zakládají rámec pro budoucí povolení záměrů uvedených v příloze č. 1 uvedeného zákona (díleční změna 5.01, 5.03 – změna funkčního využití z orné půdy na dopravní plochu - záměr z přílohy č. 1, kategorie II, bod 9.1, 5.02 – plocha pro výrobní aktivity o výměře 215 ha).*

Změna 5.02 – Veřejné logistické centrum (VLC)

Plocha, jež je dle „Konceptu Změny č. 5.02, 5.03 a 5.04 územního plánu sídelního útvaru Břeclav“ (dále jen Koncept) navržena pro realizaci tohoto záměru, se nachází západně od města v prostoru mezi železnicí, budoucím silničním obchvatem Břeclavi (přeložka silnice I/55)⁴, stávající zástavbou a zahrádkářskou kolonií. Uvedená změna 5.02 je Konceptem navrhována ve dvou variantách (*Varianta A* a *Varianta B*) s tím, že obě varianty jsou v podstatě lokalizovány na totožných pozemcích a liší se pouze v uspořádání dílčích ploch a etapizaci případné realizace. Celková výměra činí v obou případech přes 200 ha. S ohledem na značnou rozlohu je území členěno na zastavitelné plochy a územní rezervy (plochy pro postupné budování technického zázemí).

Na tomto místě je nutné zdůraznit, že uvedená posuzovaná Změna 5.02 v sobě zahrnuje kromě vlastního VLC, které bude sloužit jako překladiště pro intermodální (kombinovanou) dopravu⁵ (v Konceptu vedeno jako plocha dopravní infrastruktury), také plochy s funkcí smíšenou výrobní a průmyslovou.

Uvedenou změnou 5.02 se dále nově vymezují plochy pro *veřejně prospěšné stavby* (VPS) – jsou jimi (platí pro obě varianty):

- dopravní napojení na nadřazený komunikační skelet,
- veřejné logistické centrum ,
- plocha pro vlečku do veřejného logistického centra
- dopravní koridor pro obsluhu území (tzn. pro obsluhu ploch s funkcí smíšenou výrobní)

⁴ Vzhledem k tomu, že posuzované záměry (5.02 i 5.03) mají s realizací tohoto obchvatu úzkou spojitost uvádíme zde pro úplnost jeho stručnou charakteristiku: Celková délka činí 8 810m v kategorii S9,5/80 do km 0,800 (připojení silnice I/40) a dále pak až do konce úpravy v kategorii S11,5/80. Začátek úpravy je v km 0,000 v blízkosti čerpací stanice na stávající silnici I/55, konec úpravy v km 8,810 v těsné blízkosti mimoúrovňové křižovatky s dálnicí D2. Součástí stavby je rovněž přeložka silnice I/40 v celkové délce 2480m v kategorii S9,5/80. Trasa přeložky I/40 odbočuje ze silnice I/55 v km 0,763, konec úpravy silnice I/40 je navržen na stávající silnici I/40 v prostoru hájenky ve směru na Valtice za Poštornou. Pro tuto stavbu proběhlo zjišťovací řízení (Oznámení dle § 6 zák.č.100/2001 Sb., v rozsah dle přílohy č.4) s tím, že uvedené posouzení počítalo mimo jiné i s připojením logistického centra v km 5,350 a s připojením budoucí průmyslové zóny na přeložku silnice I/40 (v km 0,300 – 0,700).

⁵ Kombinovaná doprava je systém přepravy zboží v jedné a téže přepravní jednotce (ve velkém kontejneru, výměnné nástavbě, odvalovacím kontejneru) nebo silničním vozidle, která při jedné jízdě využije též železniční nebo vodní dopravu. Jedná se o dopravu nákladů v jedné a téže dopravní jednotce s využitím několika druhů dopravy, přičemž se překládá pouze nákladová jednotka kombinované dopravy, nikoliv samotné zboží. Pojem intermodální doprava znamená nákladní dopravu, při níž nákladní automobil, přívěs, návěs, snímatelná nástavba nebo kontejner použije silnice pro počáteční a/nebo koncový úsek cesty a jsou přepravovány, s tažným vozidlem nebo bez něho, ve zbývajícím úseku cesty po železnici, po vodní cestě nebo po moři.

Varianta A

Vlastní VLC je umístěno kolmo ke stávající železnici (situování vychází ze studie DHV zpracované v rámci programu REDETRAL). Dopravní obslužnost VLC bude zajištěna páteří komunikací napojenou na navržený obchvat silnice I/55 mimoúrovňovou křižovatkou a vlečkou na výtažnou kolej ze železniční stanice Břeclav. Páteří komunikace propojující křižovátku na navrženém obchvatu silnice I/55 a křižovátku na malém obchvatu západně od železniční trati ČD využívá stávající podjezd pod tratí, který musí být upraven na potřebné parametry; trasa této komunikace je ve tvaru písmene „L“. Plocha vlastního VLC činí cca 31 ha (resp. 40 ha s doprovodnou infrastrukturou).

JZ od plochy VLC jsou dále lokalizovány plochy pro výrobu (smíšená funkce výrobní), jejichž výměra je cca 40,6 ha.

V posuzované lokalitě se v souvislosti s výše uvedenými plochami dále nachází dílčí záměry nezbytné dopravní a technické infrastruktury a plochy upravené doprovodné zeleně.

Kromě těchto dílčích záměrů jsou Konceptem v území dále vymezeny rezervní plochy pro výrobu (smíšená funkce výrobní), jejichž rozloha činí cca 92 ha.

Zastavitelné plochy - lokalita veřejného logistického centra a plochy smíšené výrobní - splaškové vody budou odvedeny samostatnou splaškovou kanalizací do ulice Březinova a dále na ČOV. Zastavitelné plochy - lokalita veřejného logistického centra a plochy smíšené výrobní – dešťové vody budou zachyceny v maximální míře na plochách s rozdílným způsobem využití; pro větší intenzitu deště jsou navrženy dešťové zdrže, ze kterých budou vody odvedeny samostatnou stokou do ulice Březinova a dále do řeky Dyje v blízkosti ČOV.

Detailnější technické řešení vlastního VLC není v této variantě známo; přesto však lze předpokládat, že bude velmi podobné technickému řešení navrhovanému ve Variantě B – viz dále (vzhledem k nutnosti zachování předem daných parametrů VLC není větší variabilita technického řešení možná).

Podrobnější řešení využití ploch pro výrobu není v současnosti známo⁶.

Varianta B

Vlastní VLC je umístěno v souběhu s tratí ČD s tím, že tato varianta vychází ze „*Studie proveditelnosti Veřejného logistického centra Břeclav*“ (SUDOP Brno, 2003).

Dopravní obslužnost VLC bude zajištěna páteří komunikací napojenou na navržený obchvat silnice I/55 mimoúrovňovou křižovatkou a vlečkou na výtažnou kolej ze železniční stanice Břeclav. Páteří komunikace propojující křižovátku na navrženém obchvatu silnice I/55 a křižovátku na malém obchvatu západně od železniční trati ČD využívá stávající podjezd pod

⁶ Není znám typ potenciální průmyslové výroby (těžký x lehký průmysl), rozmístění jednotlivých aktivit v ploše, potenciální nová hluková a emisní zátěž, apod.

trati, který bude nutné upravit na potřebné parametry; trasa této komunikace je v převážné míře rovnoběžná s tratí ČD. Plocha vlastního VLC činí cca 25 ha (resp. 33 ha s doprovodnou infrastrukturou).

V této variantě jsou plochy pro výrobu (smíšená funkce výrobní) lokalizovány jihozápadně (1 plocha o rozloze cca 5,3 ha) a východně (2 plochy o celkové výměře cca 35,2 ha).

Obdobně jako ve var. A se v posuzované lokalitě v souvislosti s výše uvedenými plochami dále nachází dílčí záměry nezbytné dopravní a technické infrastruktury a plochy upravené doprovodné zeleně.

Celková rozloha Konceptem vymezených rezervních ploch pro výrobu (smíšená funkce výrobní) činí cca 92 ha.

Zastavitelné plochy - lokalita veřejného logistického centra a plochy smíšené výrobní - splaškové vody budou odvedeny splaškovou kanalizací podél železnice do ul. Mládežnická a dále na ČOV. Zastavitelné plochy - lokalita veřejného logistického centra a plochy smíšené výrobní - dešťové vody budou v maximální míře zachyceny na jednotlivých plochách s rozdílným způsobem využití, pro větší intenzitu deště je navržena záchytná nádrž v blízkosti dnešního podjezdu pod tratí ČD, ze které budou vody přepouštěny postupně do stávající svodnice.

Detailnější technické řešení vlastního VLC bylo rozpracováno ve výše uvedené Studii proveditelnosti. Dle této studie se předpokládá využití překladiště pro ložné manipulace mezi zásilkami ČD, ČD a silniční dopravou a naopak. Vybudována by měla být 4 základní pracoviště, a to - i) *místo pro vagónování automobilových kamionů doprovázené kombinované dopravy*, ii) *místo pro vagónování výměnných nástaveb nedoprovázené kombinované dopravy*, iii) *kontejnerové překladiště*, iv) *hala kusových zásilek*.

Pro zajištění kombinované doprovázené automobilové dopravy se předpokládá zavedení systému RO-LA⁷ (v ČR je systém aplikován na trase mezi překladišti v Lovosicích a Drážďanech). Pro tento účel by měly být vybudovány 2 koleje o délce 468 m, což teoreticky umožní odbavení 24 ucelených vlaků za den (1 ucelený vlak RO-LA je složen z 23 ložených vozů + 1 vůz spací; jako optimální se v současnosti jeví odbavení 10-12 ucelených vlaků/den). Pro vagónování výměnných nástaveb nedoprovázené kombinované dopravy by měly být realizovány 2 koleje o užitečné délce 520 m. Dle odhadů mohou přepravní kapacity dosahovat až 12 600 železničních vozů/rok (cca 650 000 tun).

⁷ Systém Ro-La (Rollende Landstraße, anglicky Rolling Motorway, případně Rolling Highway nebo Rolling Road) patří mezi tzv. doprovázenou kombinovanou dopravu. V praxi to znamená, že řidič najede se svým vozidlem na speciální železniční vagón, tam jej zajistí proti nežádoucímu pohybu a cestu absolvuje v lehátkovém voze, který je součástí vlaku.

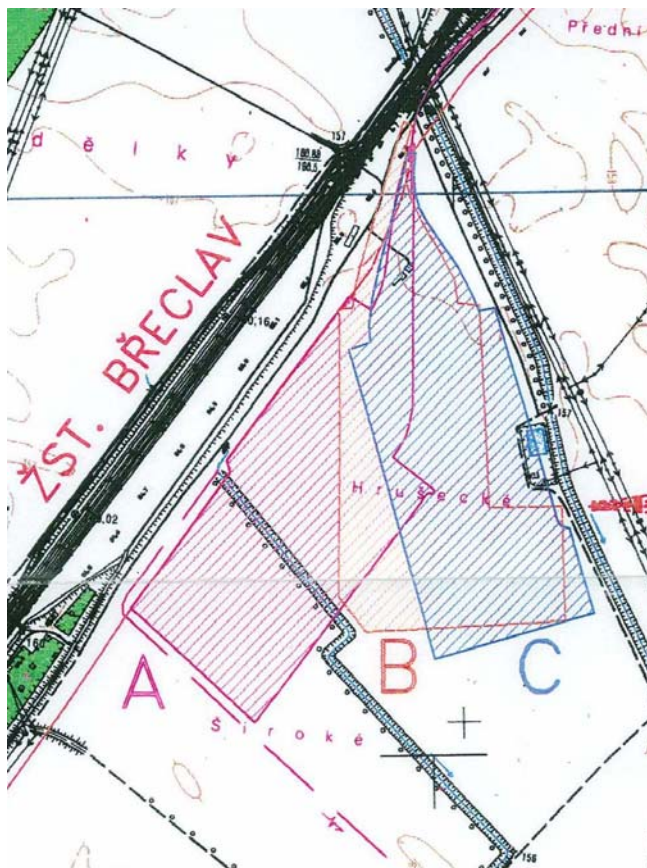
Kontejnerové překladiště bude vybaveno dvěma kolejemi o délce 520 m, kolejovým jeřábem (42 t) a čelním kontejnerovým nakladačem Kalmar – toto pracoviště umožní ročně odbavit cca 19 000 kontejnerů.

Hala kusových zásilek bude vybudována ze dvou stavebních modulů délky á 150 m a bude využívána pro ložné manipulace železnice-silnice a zpět (obsluha bude prováděna především vysokozdviznými vozíky). Ročně se předpokládá zmanipulování cca 7 200 vozů o celkové váze cca 110 000 t.

Podrobnější řešení využití ploch pro výrobu není obdobně jako ve Var. A v současnosti známo.

V uvedené „Studii proveditelnosti Veřejného logistického centra Břeclav“ (SUDOP Brno, 2003) jsou zmíněny tři variantní umístění VLC (var. A, B, C), přičemž podrobněji zpracována byla varianta A. Tato varianta byla také nakonec převzata Konceptem a označena jako Varianta B Konceptu ÚPD. Lokalizace variant ve Studii proveditelnosti je patrná z obr.1.

Obr.1: Variantní umístění VLC, dle „Studie proveditelnosti Veřejného logistického centra (SUDOP Brno spol.s r.o., prosinec 2003)



Změna 5.03 – Silniční propojení Břeclav – Poštorná

Uvedená změna navrhuje další propojení mezi částmi města - Břeclaví a Poštornou, které jsou od sebe odděleny přírodní bariérou vysoké kvality podél ramene řeky Dyje. V současnosti je jediné propojení pro silniční dopravu realizováno přemostěním ramene Dyje na tř. 1.máje (silnice I/55). Realizace uvedeného záměru – dvoupruhové silnice (předběžná kategorie S 9,5) - by tak měla částečně odlehčit přepravní intenzity na této dopravní tepně a zároveň by měla fungovat jako rezervní propojení např. v případě havárie na uvedeném mostě.

V rámci této změny jsou navrženy tři varianty řešení, přičemž každá z variant má zásahy do území i do zastavitelného území.

Všechny uvedené varianty jsou Konceptem navrhovány jako VPS.

Varianta A

Plocha pro dopravní infrastrukturu je navržena souběžně s ulicí Břetislavovou (ze které odbočuje v prostoru křižovatky Denisova-Břetislavova) v ploše dnešní železnice; přemostěním řeky Dyje a souběhem se železnicí je připojena na mimoúrovňovou křižovatku na obchvatu silnice I/55; využitím části obchvatu je řešeno propojení na ulici Hraniční před Fosfou. Uvedené řešení umožní silniční spojení území s větší koncentrací obyvatel (sídliště Na Valtické) s územím s větší koncentrací pracovních příležitostí (průmyslová oblast za železniční tratí).

Varianta B

V této variantě plocha pro dopravní infrastrukturu navazuje na ulici Šilingrovu a po navrhovaném mostě přechází přes řeku Dyji do prostoru mezi nemocničním areálem a garážemi. Následně protíná zahrádkářskou kolonii a rozšířením průseku nadzemního vedení el.energie a přemostěním ramene řeky Dyje navazuje na křižovatku ul. Hraniční x obslužná komunikace pro plochy výrobních aktivit v JZ části Poštorné (schváleny platnou ÚPD). Uvedená varianta umožní napojení do centrální zóny města.

Varianta C

Tato varianta silničního propojení navazuje na křižovatku ul. U nemocnice a tř.1.máje, podél vodní plochy Včelínku a přemostěním přes rameno řeky Dyje je připojena do křižovatky Valtická – Hlavní. Uvedené řešení umožní spojení území s větší koncentrací obyvatel (sídliště Na Valtické) s centrální zónou města.

1.2. VZTAH POSUZOVANÝCH ZMĚN K JINÝM PLATNÝM KONCEPCÍM

K uvedenému záměru se vztahují převážně následující koncepce:

Závazným podkladem je **schválený Územní plán sídelního útvaru Břeclav** (zpracovatel - Urbanistické středisko Brno – schválen dne 24.04.1995), změny č.1 (schválena 20.01.1197), č.2 (schválena dne 29.11.1999) a změna č.3 včetně aktualizace (atelier URBI), která byla schválena dne 21.08.2001 a vyhláška o závazných částech změny č.3 územního plánu sídelního útvaru Břeclav nabyla účinnosti dne 10.09.2001 (nahradila původní vyhlášku). Změna č.4 byla schválena 22.6.2006, v projednání je změna č.5.01.

Generel dopravy města Břeclav (DHV CR spol. s r.o., 2005)

Tento dokument se týká Změny 5.03; vybudování propojky Břeclav – Poštorná je zde uveden jako jeden z cílů s tím, že součástí uvedeného Generelu je také vyhodnocení dopravních intenzit (viz dále).

Posuzovaná Změna 5.03 je s tímto koncepčním materiálem plně v souladu.

Územní plán velkého územního celku Břeclavska (ÚP VÚC Břeclavska) (UAD Studio, listopad 2006)– schválen Zastupitelstvem JMK dne 9.11.2006

Uvedená dokumentace má vztah hl. ke Změně 5.02. Posuzovaná změna je v ÚP VÚC zanesena v grafické části pouze orientačně, v textové části je uveden následující popis:

„- prostor mezi obchvatem silnice I/55, stávající železniční tratí, stávající zahrádkářskou kolonií a stávajícím současně zastavěným územím, má dostatečné velikostní předpoklady; rozsah ploch bude vymezen územním plánem obce“.

Dopravní politika České republiky pro léta 2005 – 2013 (Ministerstvo dopravy ČR) – schválena Usnesením Vlády České republiky ze dne 13. července 2005 č. 882

Veřejná logistická centra jsou v tomto dokumentu uvedena hned na několika místech, s tím že jejich realizace je jedním z prioritních cílů. V Nástrojích realizace DP se dále např. předpokládá institucionalizace VLC a je zde stanoven cíl „zajistit z veřejných zdrojů podporu rozvoje kombinované přepravy a optimalizaci distribučních procesů podporou vzniku veřejných logistických center“.

Hodnocená Změna 5.02 je s DP ČR plně v souladu.

Bílá kniha Komise o společné dopravní politice (září 2001), **program „Marco Polo“** a **Operační program Infrastruktura (OPI)**

Jedná se o koncepční dokumenty EU, v nichž se klade důraz na rozvoj intermodality jako praktického a účinného prostředku pro dosažení vyváženého dopravního systému mimo jiné s důrazem na intenzivnější využívání železniční dopravy jako jedné z klíčových složek této strategie.

V souvislosti se Změnou 5.02 lze dále zmínit např. *Narřízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1692/2006 ze dne 24. října 2006, kterým se zavádí druhý program „Marco Polo“ pro poskytování finanční pomoci Společenství za účelem zlepšení vlivu systému nákladní dopravy na životní prostředí („Marco Polo II“) a kterým se zrušuje nařízení (ES) č. 1382/2003.*

Na realizaci VLC lze též čerpat prostředky např. ze strukturálních fondů EU, a sice z Operační program Infrastruktura (OPI), Opatření 2.2 (Program INTERREG IIIA).

Projekt REDETRAL (Regional Development and Transport Logistics)

Projekt regionálního rozvoje a přepravní logistiky financovaný ze strukturálních fondů EU (INTERREG IIIC). Město Břeclav se tohoto projektu aktivně účastní – výsledkem je např. studie „Redetral, logistické centrum Břeclav - Pilotní projekt“ (DHV CR, 2006), z níž byla převzata právě Varianta A Změny 5.02.

Program rozvoje Jihomoravského kraje („PR JMK“) – *schválen 14.2.2004 (usnesení č. 285/02/Z8)*

V uvedeném koncepčním dokumentu se nachází informace vztahující se převážně ke Změně 5.02. jedná se např. o zmínku v *Okruhu priorit A (Podnikání, výzkum, inovace), problémová oblast A4 – Podpora přílivu investic do regionu a revitalizace ploch browfields*, kde se mimo jiné uvádí „Zahraniční investoři směřují své investice zejména do města Brna a jeho nejbližšího okolí. Tento fakt se může začít negativně projevovat pro samotné zahraniční firmy, neboť může znamenat nákladové tlaky na cenu práce, cenu nemovitostí a problémy s logistikou, proto by bylo vhodné zaměřit cílené podpory (finanční, propagační atd.) i na lokality vzdálené Brnu. A to např. Břeclav, kde lze využít polohu města při hranicích s Rakouskem a Slovenskem a zejména logistickou výhodu – dálniční spojení a železniční koridory.“

Dále pak v *Okruhu priorit D (Dostupnost a infrastruktura), problémová oblast D2 – Zkvalitnění dopravní sítě kraje jako součásti evropské dopravní sítě*, kde je přímo zmíněn „rozvoj kombinované dopravy a veřejné logistiky – logistická centra Brno a Břeclav“.

V obecnější rovině se posuzovaného záměru dále týkají např. cíle a opatření týkající se odvodu a likvidace znečištěných srážkových vod (problémová oblast E.1: Zlepšování kvality vod a přirozeného stavu vodních toků a ploch).

Hodnocená Změna 5.02 je s tímto Programem rozvoje JMK plně v souladu.

Vyhodnocení situace zemědělství („VSZ“) – platné znění z listopadu 2003

Tato dokumentace do značné míry rozebírá bonitu a míru ohrožení půd v rámci celého Jihomoravského kraje. Vztah VSZ k posuzovaného záměru vyplývá z nutných záborů ZPF. V tomto smyslu však VSZ neobsahuje konkrétněji definovaný závěr, a hodnocení záborů tak zůstává plně v rukou odpovědného orgánu ochrany ZPF.

2. INFORMACE O SOUČASNÉM STAVU ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ V DOTČENÉM ÚZEMÍ A JEHO PRAVDĚPODOBNÝ VÝVOJ BEZ PROVEDENÍ KONCEPCE

2.1. SOUČASNÝ STAV A CHARAKTERISTIKY ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ V DOTČENÉM ÚZEMÍ

V této kapitole jsou uvedeny charakteristiky složek životního prostředí popisující území z širšího environmentálně-ekologického pohledu. Podrobnější charakteristiky složek ŽP v oblastech přímo ovlivněných jednotlivými hodnocenými změnami (např. charakteristiky hydrologické, pedologické, instituty ochrany dle zák.č.114/1992 Sb., ad.) jsou uvedeny v následující kap.3.

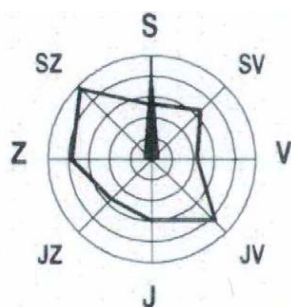
2.1.1. KLIMATICKÉ POMĚRY

Řešené území se dle Mapy klimatických oblastí Československa (Geografický ústav ČSAV, 1971) nachází v teplé klimatické oblasti T 4, která je charakteristická velmi dlouhým, velmi teplým a velmi suchým létem, velmi krátkým přechodným obdobím s teplým jarem a podzimem a krátkou, mírně teplou a suchou až velmi suchou zimou s velmi krátkým trváním sněhové pokrývky.

Průměrná roční teplota se pohybuje mezi 9 až 10 °C. Nejteplejším měsícem je červenec s průměrnou teplotou cca 19,2°C, nejchladnějším leden s průměrnou teplotou cca -1,7°C. Normály ročních srážkových úhrnů se nachází v rozmezí 500 - 600 mm (údaje z období 1901-1950).

Převládající proudění je v ročním průměru v zájmové oblasti převládající z SZ a JV kvadrantu.

Obr. č.2: Větrná růžice zájmového území⁸



⁸ Uvedená větrná růžice charakterizuje souhrnně celé širší území Břeclavi – převládající větrné proudění se v konkrétně posuzovaných lokalitách může díky lokálním mikroklimatickým a morfologickým charakteristikám lišit.

Ovzduší

Dle „Sdělení odboru ochrany ovzduší MŽP o hodnocení kvality ovzduší – vymezení oblastí se zhoršenou kvalitou ovzduší, na základě dat za rok 2005“ se Břeclav nachází v oblasti se zhoršenou kvalitou ovzduší⁹, a to pro překročení 24hodinových imisních limitů PM10 (dle *Sdělení* bylo takto postiženo 100 % území v působnosti staveb. úřadu Břeclav). Dále byly na celém území Zóny Jihomoravského kraje (a tedy i na území Břeclavi) překročeny hodnoty cílového imisního limitu pro ochranu zdraví lidí pro troposférický ozon.

2.1.2. BIOGEOGRAFICKÉ POMĚRY

Dle Biogeografického členění České republiky (M. Culek, 1996; M.Culek, 2004) se zájmové území Změny 5.02 nachází v *severopanonské podprovincii* v oblasti *Hustopečského bioregionu (4.3)*. Z *biochor* je zastoupena *IRN* – Plošiny na zahliněných štěrkopiscích, 1. vegetační stupeň.¹⁰

Zájmové území Změny 5.03 se nachází v *severopanonské podprovincii* v oblasti *Dyjsko-moravského bioregionu (4.5)*. Z *biochor* je zastoupena *1Le* – Širší hlinité nivy s hrůdy, 1. vegetační stupeň (tato biochora se vyskytuje pouze v bioregionu 4.5).¹¹

⁹ Oblasti se zhoršenou kvalitou ovzduší se podle zákona č. 86/2002 Sb., o ochraně ovzduší, v platném znění vymezují jako území v rámci zóny nebo aglomerace, na kterém došlo k překročení hodnoty imisního limitu pro jednu nebo více znečišťujících látek. Jako nejmenší územní jednotky, pro kterou jsou oblasti se zhoršenou kvalitou vymezeny byla zvolena území stavebních úřadů.

¹⁰ Pro biochoru *IRN* je typická tato potenciální vegetace: 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*.

¹¹ Pro biochoru *1Le* je typická tato vegetace: Potenciální vegetaci tvrdého luhu tvoří porosty, odpovídající panonské asociaci dubových jaseňin (*Fraxino pannonicae-Ulmetum*), které na zalesněných hrůdech přecházejí až do dubohabřin svazu *Carpinion* (diference vůči *1Lh*), přičemž nedávno zde byla rozlišena asociace *Fraxino pannonicae-Carpinetum*. Na nejvyšších hrůdech lze uvažovat i o teplomilných doubravách (*Carici fritschii-Quercetum roboris*). Na velmi omezených plochách se objevuje i měkký luh s vrbou bílou (*Salicetum albae*). Přirozenou náhradní vegetaci tvoří vesměs luční porosty svazu *Cnidion venosi* (diference vůči *1Lh*), místy přecházející do vegetace asociace *Serratulo-Festucetum commutatae*, ojediněle i do jiných vegetačních typů svazu *Molinion*. Ojediněle se dosud vyskytují vysokobylinné porosty svazu *Veronico longifoliae-Lysimachion vulgaris* (diference vůči *1Lh*). V mokřadech převažují různé typy porostů vysokých ostřic (svaz *Caricion gracilis*), řídké rákosiny (svaz *Phragmition*), ve vodě pak porostů svazu *Nymphaeion albae*, *Hydrocharition*, *Potamion lucentis* a na zastíněných místech *Lemnion minoris*, na obnažených dnech svaz *Oenanthion*. Na odlesněných hrůdech se setkáme s acidofilními trávníky ze svazu *Koelerio-Phleion phleoidis* (diference vůči *1Lh*).

2.2. PRAVDĚPODOBNÝ VÝVOJ ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ V DOTČENÉM ÚZEMÍ BEZ PROVEDENÍ KONCEPCE

Vývoj ŽP v dotčeném území bude v případě nezrealizování záměru probíhat jako doposud. V případě Změny 5.02 to znamená, že plochy budou moci být i nadále zemědělsky obhospodařovány bez jakýchkoli omezení, nebude zasahováno do přítomných VKP, nebudou dotčeny realizované investice do půdy a nedojde ke změně stávajícího krajinného rázu. Vzhledem k tomu, že s realizací a provozem uvedeného záměru bude spojen vznik relativně významného počtu nových pracovních míst, lze očekávat, že i situace sociálně-ekonomická by zůstala na stávající úrovni.

Zavádění kombinované dopravy má z hlediska ochrany životního prostředí v porovnání s běžnou dopravní praxí nesporně pozitivní vliv a v mnohém se blíží principu trvale udržitelného rozvoje. Vlastní VLC tak má, mimo jiné i díky situování v příhraniční oblasti, významný potenciál pro určité zlepšení dopravní situace (těžká nákladní doprava) v rámci celé republiky či dokonce širší oblasti střední Evropy – bez realizace uvedeného záměru lze předpokládat, že dopravní situace i možnosti jejího zlepšení budou stagnovat na současné úrovni s tendencí k jejímu zhoršování (v tomto konstatování není zahrnut aspekt případné realizace jiných VLC v dalších částech ČR).

Vývoj životního prostředí bez zrealizování záměru propojky Břeclav – Poštorná (Změna 5.03) by v zasaženém území probíhal v nezměněné podobě – nedošlo by k zásahům do stávajících biotopů a migrační prostupnost ÚSES (viz dále) by zůstala zachována na stávající úrovni. Z hlediska organizace dopravy v Břeclavi by situace na stávající dopravní tepně 1. máje a souvisejících místních komunikacích zůstala v nezměněné podobě – riziko dopravního kolapsu v důsledku havárie na mostě přes rameno Dyji by bylo zachováno, dopravní zátěž bude narůstat dle dosavadních trendů až na cca 27 – 31 000 vozidel / 24 hod v roce 2020¹². V souvislosti s tím by se zároveň neustále zhoršovala situace hygienická a dopravně-bezpečnostní.

pozn.: Uvedený stav popisující dopravní situaci platí v případě nerealizace obchvatu I/55.

¹² Odhad dopravních intenzit vychází z „Generelu dopravy města Břeclav“ (DHV, 2005)

3. CHARAKTERISTIKY ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ V OBLASTECH, KTERÉ BY MOHLY BÝT PROVEDENÍM KONCEPCE VÝZNAMNĚ ZASAŽENY

3.1. CHARAKTER KRAJINY A KULTURNÍ CHARAKTERISTIKY

ZMĚNA 5.02 – VEŘEJNÉ LOGISTICKÉ CENTRUM (VLC)

Řešené území má charakter kulturní krajiny s poměrně jednotnou strukturou využití podmíněnou především intenzivní zemědělskou činností. Území je rovinaté s průměrnou nadmořskou výškou cca 160 m n.m. a prakticky se zde nenachází žádné segmenty původních ekosystémů. Při pohledu z centrální části hodnocené plochy je území výrazně ovlivněno převážně průmyslovými a dopravními (železnice) dominantami nacházejícími se v SZ a JZ kvadrantu. Naopak pohledové linie směřující směrem východním či jižním působí přirozenějším a harmoničtějším dojmem, k čemuž výrazně přispívá doprovodná vegetace místních vodotečí a melioračních svodnic.

ZMĚNA 5.03 – SILNIČNÍ PROPOJENÍ BŘECLAV - POŠTORNÁ

Varianta A

Západní část se nachází v urbanizovaném území (prostor železnice; v současnosti využíván jako zahrádka), západní část v úseku za přemostěním Dyje je pak přírodně blízkého charakteru – jedná se o obhospodařovaný luční porost a lužní les. Konfigurace terénu je rovinná, území působí hl. v prostoru kolem řeky relativně harmonický dojmem, přestože celkové vyznění je částečně rušeno existencí železnice a železničního mostu.

Varianta B

Území lze až po prostor zahrádek charakterizovat jako standardně urbanizovaný prostor s funkčním využitím pro bydlení a statickou dopravu (parkoviště, garáže), navazující zahrádkářskou kolonii pak jako intenzivně využívanou s částečnou rekreační funkcí. Následující lesní porost a částečně též lesní průsek pro průchod el.vedení má obdobně jako ve variantě A přírodně blízký charakter. Závěrečná část této varianty prochází nivou ramene Dyje - v tomto úseku se nachází obhospodařované luční porosty a vlastní vodní tok s oboustranným doprovodným porostem. Niva je významným místem pro procházky či některé

sportovní aktivity obyvatel z blízkého okolí. Lesní úsek a nivu ramene Dyje lze hodnotit jako nejcennější část této varianty.

Varianta C

Od křižovatky s tř. 1.máje je propojka nejprve vedena při hranici polního pozemku, který vizuálně plynule přechází v lesní celek (Kančí obora). Na západní straně je v tomto úseku komunikace oddělena ekologicky cennějším stromovo-keřovým pásem od vodní plochy Včelínku. Uvedený lesní celek, do něhož následně komunikace vstupuje a obchází jím severně Včelínek má přírodně blízký charakter – typická je vysoko položená hladina podzemní vody, která místy vystupuje k povrchu, lokálně zde tvoří tůň a podtrhuje tak lužní charakter lokality. Následně komunikace překračuje rameno Dyje a přes další lužní segment, pole a vodní tok Včelínek přechází k zahrádkářské kolonii, kterou protíná a napojuje se na ulici Hlavní. Lokality, kterými Varianta C prochází, lze při srovnání s lokalitami ostatních variant krajinářsky hodnotit jako nejcennější s harmonickým skloubením kulturních a přírodních hodnot.

Z kulturních charakteristik je nutné zmínit, že všechny hodnocené varianty zasahují do okrajové části krajinné památkové zóny Lednicko–valtický areál (LVA), který je zapsaný na seznamu historického dědictví UNESCO.

3.2. HYDROLOGICKÉ POMĚRY A VODNÍ ZDROJE

ZMĚNA 5.02 – VEŘEJNÉ LOGISTICKÉ CENTRUM (VLC)

V hodnoceném území se nachází tři bezejmenné vodní toky, které přímo či nepřímo ústí zprava do vodoteče Svodnice (č.h.p. 4-17-01-113)¹³. Ve variantě A jsou návrhové plochy voleny v souladu se současným vedením vodotečí, ve variantě B bude díky lokalizaci VLC nutno částečně přeložit západní vodoteč.

Posuzovaná plocha přísluší do povodí Dyje (č. hydrolog. pořadí 4-14-02-001).

Řešené území zasahuje do **CHOPAV** Kvartér řeky Moravy¹⁴ (chráněná oblast přirozené akumulace vod).

¹³ Pramení u Moravské Nové Vsi ve výšce 185 m n.m., ústí zprava do Kyjovky u Lanžhota, plocha povodí 63,0 km², délka toku 19,4 km, prům. průtok u ústí 0,06 m³.s⁻¹.

¹⁴ Dle nařízení 85/1981 Sb., vlády České socialistické republiky o chráněných oblastech přirozené akumulace vod Chebská pánev a Slavkovský les, Severočeská křída, Východočeská křída, Polická pánev, Třeboňská pánev a Kvartér řeky Moravy.

Katastrální území Břeclavi je dále zařazeno mezi tzv. *zranitelné oblasti*¹⁵ (dle Nařízení vlády 103/2003 Sb., o stanovení zranitelných oblastí a o používání a skladování hnojiv a statkových hnojiv, střídání plodin a provádění protierozních opatření v těchto oblastech).

Značná část pozemků dotčených Změnou 5.02 je opatřena zavlažovacím systémem – přímo v lokalitě se nachází čerpací stanice č. 43 závlahové soustavy Břeclav – Lanžhot.

Vodní zdroje

V blízkosti hodnoceného záměru se nenachází žádné vodní zdroje. Ve vzdálenosti cca 1 km severně od posuzovaných ploch se nachází jímací území „Nové prameniště“ (v současnosti mimo provoz). Za účelem ochrany tohoto vodního zdroje byla v r. 1986 (č.j. vod.2718/86-235/Ha) stanovena pásma hygienické ochrany (PHO)¹⁶ I. a II.stupně.

ZMĚNA 5.03 – SILNIČNÍ PROPOJENÍ BŘECLAV - POŠTORNÁ

Všechny hodnocené varianty náleží do povodí Dyje (č. hydrolog. pořadí 4-14-02-001) a podobně jako Změna 5.02 zasahují do **CHOPAV** Kvartér řeky Moravy.

Varianta A přímo překonává řeku Dyji¹⁷; Varianta B pak Dyji a západní rameno Dyje. Varianta C si vyžádá přemostění západního ramene Dyje a vodního toku Včelínek (č.h.p. 4-17-01-048)¹⁸. Tato varianta se také přibližuje na vzdálenost cca 50 – 80 m vodní nádrži Včelínek.

Zařazení do tzv. zranitelné oblasti viz výše.

¹⁵ Zranitelné oblasti jsou území, kde se vyskytují povrchové nebo podzemní vody, zejména využívané nebo určené jako zdroje pitné vody, v nichž koncentrace dusičnanů přesahuje hodnotu 50 mg/l nebo mohou této hodnoty dosáhnout, nebo povrchové vody, u nichž v důsledku vysoké koncentrace dusičnanů ze zemědělských zdrojů dochází nebo může dojít k nežádoucímu zhoršení jakosti vody (dle Zák.č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů (vodní zákon)).

¹⁶ V souladu s platnou legislativou (Zák.č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů (vodní zákon) se termín „pásma hygienické ochrany“ nahrazuje termínem „ochranná pásma vodních zdrojů“. V tomto konkrétním případě však nedošlo k územním úpravám rozsahu těchto ochranných pásem a plošný stav pásem z roku 1986 je tak stále platný.

¹⁷ Vzniká soutokem Moravské a Rakouské Dyje u Raabsu v Rakousku ve výšce 410 m n.m., ústí zprava do Moravy u Moravského Jánu v 148 m n.m.; plocha povodí 13418,7 km², délka toku 305,6 km, průměrný průtok u ústí 43,89 m³.s⁻¹; dlouhodobý průměrný průtok na hydrologické stanici Ladná (cca 5 km S od Břeclavi) je 41,7 m³.s⁻¹; významný vodní tok.

¹⁸ Pramení na území Rakouska ve výšce 280 m n.m., ústí zprava do kanálu (ramene) Dyje u Břeclavi v 155 m n.m.; plocha povodí 171,6 km², délka toku 28,9 km (přemostění se nachází cca v km 28,4), prům. průtok u ústí 0,19 m³.s⁻¹. Významný vodní tok, chráněný úsek v oblasti lednických rybníků.

Vodní zdroje

Varianty A a B nezasahují do žádného ochranného pásma vodního zdroje.

Varianta C okrajově zasahuje do stávajícího pásma hygienické ochrany II. stupně jímacího území Kančí obora¹⁹.

Západně od Charvátské Nové vsi se dále nachází přírodní léčivý zdroj Le-7²⁰ – trasa dle *Varianty C* je od ochr.pásma II. stupně tohoto zdroje vzdálena cca 2,5 km.

3.3. GEOLOGICKÉ, HYDROGEOLOGICKÉ A GEOMORFOLOGICKÉ POMĚRY

GEOLOGIE

ZMĚNA 5.02 – VEŘEJNÉ LOGISTICKÉ CENTRUM (VLC)

Geologické podmínky území jsou charakterizovány výskytem převážně holocenních fluviálních písčitých štěrků (riss - střední pleistocén). V SZ části území zasahují plochy navátých písků (würm - svrchní pleistocén). Podél vodotečí se dále nachází fluviální písčitohlinité sedimenty místy s roztroušenými valouny (povodňové hlíny) s mírným zasažením deluviofluviálními písčitými sedimenty (kvartér-holocén).

V severní části zájmová plocha mírně zasahuje do *CHLÚ* (chráněné ložiskové území) Břeclav – ložisko lignitu.

ZMĚNA 5.03 – SILNIČNÍ PROPOJENÍ BŘECLAV - POŠTORNÁ

Všechny hodnocené varianty mají shodné geologické podloží, a to fluviální písčitohlinité sedimenty místy s roztroušenými valouny (povodňové hlíny) s mírným zasažením deluviofluviálními písčitými sedimenty (kvartér-holocén).

Varianta A a B nazasahuje do žádného *CHLÚ*.

Varianta C zasahuje v oblasti severně od vodní nádrže Včelínek *CHLÚ Břeclav II – surovina ropa a zemní plyn* a ve své západní části se dále dostává na hranici *výhradního bilancovaného ložiska Poštorná – Charvátská Nová Ves – surovina ropa a zemní plyn*.

¹⁹ Rozhodnutí o „Zřízení pásma hygienické ochrany II. stupně pro prameniště Kančí obora“ bylo vydáno 10.11.1978, č.j. Vod.4999/4/78-405/Po

²⁰ Dle Vyhlášky 539 ze dne 29.listopadu 2006, o stanovení ochranných pásem přírodního léčivého zdroje minerální vody jímáné vrtem Le-7 v katastrálním území Charvátská Nová Ves obce Břeclav a o vymezení konkrétních ochranných opatření

HYDROGEOLOGIE

ZMĚNA 5.02 – VEŘEJNÉ LOGISTICKÉ CENTRUM (VLC)

Zájmová plocha je charakteristická nepravidelným střídáním průlinových kolektorů a izolátorů podmíněné výskytem jílu, písčitých jílu, prachů a středně až hrubozrnnými písky pestrého a dubňanského souvrství pontu. Transmisivita²¹ (T) je velmi nízká a dosahuje hodnot $8,3 \cdot 10^{-8} - 2,8 \cdot 10^{-4} \text{ m}^2 \cdot \text{s}^{-1}$. Kvalitou jsou vody řazeny do II. kategorie (dle ČSN 75 7111) – tzn. vody vyžadující úpravu. Kritickou složkou podmiňující zhoršenou kvalitu vody je v tomto případě celková mineralizace.

ZMĚNA 5.03 – SILNIČNÍ PROPOJENÍ BŘECLAV - POŠTORNÁ

Všechny varianty se nachází v hydrogeologicky shodném území, a to fluvialní písky až štěrky údolní nivy Dyje. T je velmi vysoká a dosahuje hodnot $1,1 \cdot 10^{-3} - 6,2 \cdot 10^{-3} \text{ m}^2 \cdot \text{s}^{-1}$. Kvalitou jsou vody řazeny do II. kategorie (dle ČSN 75 7111) – tzn. vody vyžadující úpravu. Kritickou složkou podmiňující zhoršenou kvalitu vody je v tomto případě přítomnost iontů železa.

GEOMORFOLOGIE

ZMĚNA 5.02 – VEŘEJNÉ LOGISTICKÉ CENTRUM (VLC)

Řešená plocha se nachází v Tvrdonické pahorkatině (nejnižší geomorfologická jednotka – tzv. okrsek)²². Obecně je tato jednotka charakterizována jako nížinná pahorkatina na neogenních a kvartérních usazeninách. Okraje jednotky tvoří akumulční terasy Moravy a Dyje, převládají pole, drobné lesíky dubu, habru, případně akátu a na terasách vinice.

ZMĚNA 5.03 – SILNIČNÍ PROPOJENÍ BŘECLAV - POŠTORNÁ

Všechny řešené varianty se nachází ve stejné geomorfologické jednotce, a to podcelku Dyjsko-moravská niva (v tomto případě nejnižší vymezená jednotka)²³. Obecně je tato jednotka charakterizována jako akumulční rovina tvořená čtvrtohorními usazeninami, typické jsou četné meandry, umělá koryta a mrtvá ramena. Místy vystupují nízké terasy převáté v přesypy (tzv. hrůdy). Převládají louky, pole, teplomilné smíšené lužní porosty tvořené vrbami, olšemi, topoly, habry, duby, javory apod.

²¹ Průtočnost – vyjadřuje schopnost zvodněného kolektoru propouštět určité množství podzemní vody a přibližně také naznačuje jeho vodohospodářskou využitelnost.

²² Vyšší geomorfologické členění je následující: podcelek – Dyjsko-moravská pahorkatina, celek – Dolnomoravský úval, oblast – Jihomoravská pánev, subprovincie – Vídeňská pánev

²³ Vyšší geomorfologické členění je následující: celek – Dolnomoravský úval, oblast – Jihomoravská pánev, subprovincie – Vídeňská pánev

3.4. PŮDA

ZMĚNA 5.02 – VEŘEJNÉ LOGISTICKÉ CENTRUM (VLC)

Prakticky celá hodnocená plocha je v současnosti intenzivně zemědělsky využívána – kromě běžných plodin se pěstuje také např. kořenová zelenina. ZPF zde dosahuje vysoké kvality, což je také limitním faktorem pro potenciální využití.

Výchozím podkladem pro ochranu zemědělského půdního fondu (ZPF) při územně plánovací činnosti jsou bonitované půdně ekologické jednotky (BPEJ)²⁴, kterým jsou – na základě Metodického pokynu odboru ochrany lesa a půdy MŽP ČR ze dne 1. 10. 1996 č.j. OOLP/1067/96 k odnímání půdy ze zemědělského půdního fondu podle zákona č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu ve znění zákona ČNR č. 110/1993 Sb. – přiřazeny třídy ochrany zemědělské půdy (I. – V.).

Do I. třídy ochrany jsou zařazeny bonitně nejcenější zemědělské půdy, 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.

Do II. třídy ochrany jsou zařazeny zemědělské půdy s nadprůměrnou produkční schopností, ze ZPF odnímatelné pouze podmíněně a jen podmíněně zastavitelné.

Do III. třídy ochrany jsou zařazeny zemědělské půdy s relativně průměrnou produkční schopností, využitelné pro eventuální zástavbu.

Do IV. třídy ochrany jsou zařazeny zemědělské půdy s relativně podprůměrnou produkční schopností, využitelné pro výstavbu.

Do V. třídy ochrany jsou zařazeny zemědělské půdy s velmi nízkou produkční schopností, pro zemědělské využití postradatelné.

Tab.1: Vyhodnocení záboru půdy (převzato z Konceptu – II. Odůvodnění změny)

číslo lokality	navržené funkční využití lokality	úhrnná výměra lokality v ha			výměra zemědělské půdy v lokalitě dle kultur v ha				výměra nezem. ploch	BPEJ, třída ochrany ZPF, výměra BPEJ		
		celkem	zastavěné území		druh pozemku	celkem	zastavěné území					
			v	mimo			v	mimo				
varianta A změny 5.02 – logistické centrum												
A5.02A –D	doprava	8,35	0	8,35	orná půda	6,97	0	6,97	1,38	0.60.00	I.	6,97
A5.02B –DL	dopravní plocha	31,17	0	31,17	orná půda	31,17	0	31,17	0	0.60.00	I.	31,17
A5.02C –DZ	doprava - železnice	2,11	0	2,11	orná půda	2,11	0	2,11	0	0.60.00 0.05.01	I. III.	1,61 0,5
A5.02D –Z	zeleň	7,32	0	7,32	orná půda	6,92	0	6,92	0,40	0.60.00	I.	6,92
A5.02E –SV	výrobní smíšená	35,88	0	35,88	orná půda	35,88	0	35,88	0	0.60.00	I.	35,88
A5.02F –SV	výrobní smíšená	4,72	0	4,72	orná půda	4,72	0	4,72	0	0.60.00	I.	4,72
A5.02G –D	doprava	2,13	0	2,13	orná půda	2,13	0	2,13	0	0.60.00	I.	2,13
A5.02H – T	technická vybavenost	0,41	0	0,41	orná půda	0,41	0	0,41	0	0.60.00	I.	0,41

²⁴ Dle §1 vyhl.č.327/1998 Sb., kterou se stanoví charakteristika bonitovaných půdně ekologických jednotek a postup pro jejich vedení a aktualizaci, je BPEJ charakterizována klimatickým regionem (první číslice kódu), hlavní půdní jednotkou (druhá a třetí číslice kódu), sklonitostí a expozicí (čtvrtá číslice kódu) a skeletovitostí a hloubkou půdy (pátá číslice kódu).

číslo lokality	navržené funkční využití lokality	úhrnná výměra lokality v ha			výměra zemědělské půdy v lokalitě dle kultur v ha				výměra nezem. ploch	BPEJ, třída ochrany ZPF, výměra BPEJ		
		celkem	zastavěné území		druh pozemku	celkem	zastavěné území					
			v	mimo			v	mimo				
A5.02CH –T	technická vybavenost	0,39	0	0,39	orná půda	0,39	0	0,39	0	0.60.00	I.	0,39
A5.02I - Z	zeleň	1,20	0	1,20	orná půda	1,20	0	1,20	0	0.60.00	I.	1,20
varianta B změny 5.02 – logistické centrum												
B5.02A –D	doprava	7,72	0	7,72	orná půda	6,34	0	6,34	1,38	0.60.00	I.	6,34
B5.02B –DL	dopravní plocha	25,62	0,10	25,52	orná půda, zahrada	25,52	0	25,52	0,10	0.60.00 0.05.01	I. III.	24,84 0,78
B5.02C –DZ	doprava - železnice	1,03	0	1,03	orná půda	1,03	0	1,03	0	0.05.01	III.	1,03
B5.02D –Z	zeleň	6,77	0	6,77	orná půda	6,70	0	6,70	0,07	0.60.00	I.	6,70
B5.02E –SV	výrobní smíšená	5,33	0	5,33	orná půda	5,33	0	5,33	0	0.60.00 0.05.01	I. III.	5,13 0,2
B5.02F –SV	výrobní smíšená	9,50	0	9,50	orná půda	9,50	0	9,50	0	0.60.00 0.05.01	I. III.	8,50 1
B5.02G –D	doprava	3,03	0	3,03	orná půda	3,03	0	3,03	0	0.60.00 0.05.01	I. III.	0,97 2,06
B5.02H – Z	zeleň	0,10	0	0,10	orná půda	0,10	0	0,10	0	0.05.01	III.	0,1
B5.02CH –Z	zeleň	1,73	0	1,73	orná půda	1,73	0	1,73	0	0.60.00 0.05.01	I. III.	0,48 1,25
B5.02I – Z	zeleň	0,45	0	0,45	orná půda	0,45	0	0,45	0	0.60.00	I.	0,45
B5.02J –Z	zeleň	2,43	0	2,43	orná půda	2,43	0	2,43	0	0.05.01	III.	2,43
B5.02K - Z	zeleň	1,15	0	1,15	orná půda	1,15	0	1,15	0	0.60.00	I.	1,15
B5.02L – SV	výrobní smíšená	25,71	0	25,71	orná půda	25,55	0	25,55	0,17	0.60.00 0.05.01 0.06.00	I. III. II.	6,23 9,62 9,86
B5.02M – T	technická vybavenost	0,44	0	0,44	orná půd	0,44	0	0,44	0	0.60.00	I.	0,44

pozn.: uvedená tabulka nezahrnuje plochy rezervní

Charakteristika vyskytujících se BPEJ²⁵ a celkový rozsah záboru pro navrhované plochy (mimo plochy rezervní):

0.60.00 (tř.ochr. I) – černice modální i černice modální karbonátové a černice arenické na nivních uloženinách, spraši i sprašových hlínách, středně těžké, bez skeletu, příznivé vláhové podmínky až mírně vlhčí;

celkový zábor této BPEJ činí: Varianta A – 91,4 ha; Varianta B – 61,23 ha

0.06.00(tř.ochr. II)– černozemě pelické a černozemě černické pelické na velmi těžkých substrátech (jílech, slínech, karpatském flyši a tercierních sedimentech), těžké až velmi těžké s vylehčeným orníčním horizontem, ojediněle šterkovité, s tendencí povrchového převlhčení v profilu arenického subtypu, regozemě, pararendziny, kambizemě, popřípadě i fluvizemě na lehkých, nevododržných, silně výsušných substrátech;

celkový zábor této BPEJ činí: Varianta A – 0 ha; Varianta B – 9,86 ha

²⁵ Charakteristika BPEJ dle Vyhl.č.327/1998 Sb.

0.05.01 (tř.ochr. III)– černozemě modální a černozemě modální karbonátové, černozemě luvické a fluvizemě modální i karbonátové na spraších s mocností 30 až 70 cm na velmi propustném podloží, středně těžké, převážně bezskeletovité, středně vysušné, závislé na srážkách ve vegetačním období
celkový zábor této BPEJ činí: *Varianta A* – 0,5 ha; *Varianta B* – 18,47 ha

Rezervní plochy:

Jejich zábor nebyl v Konceptu vzhledem k předpokládanému postupnému budování podrobněji řešen, přesto však lze konstatovat, že naprostá většina těchto ploch se nachází na půdách s tř. ochrany I. a méně též II. a III.

Předpokládané zábory rezervních ploch určených pro smíšenou funkci výrobní uvádí následující tabulka.

Tab. 2: Orientační zábory rezervních ploch v rámci Změny 5.02 (plochy určené pro smíšenou funkci výrobní)

Tř. ochrany	Varianta A	Varianta B
I.	69,72 ha	91,84 ha
II.	9,88 ha	0 ha
III.	8,53 ha	0 ha
suma	88,13 ha	91,84 ha

Lesní pozemky

Návrhová plocha téměř nezasahuje do *PUPFL* („pozemky určené k plnění funkcí lesa“ - dle §3 zák.č. 289/1995 Sb., o lesích a o změně a doplnění některých zákonů (lesní zákon).

Výjimkou je pouze východní plocha vymezená ve *Variantě B*²⁶ (smíšená funkce výrobní), která do PUPFL zasahuje cca 1700 m². Zasažený PUPFL (veden jako les hospodářský) je v těchto místech tvořen převážně hustým náletovým porostem ruderálního charakteru.

²⁶ V případě varianty A se jedná o plochu rezervní

ZMĚNA 5.03 – SILNIČNÍ PROPOJENÍ BŘECLAV – POŠTORNÁ**Tab. 3: Vyhodnocení záboru půdy (převzato z Konceptu – II. Odůvodnění změny)**

číslo	navržené funkční lokality	katastrální území	úhrnná výměra lokality v ha			výměra zemědělské půdy v lokalitě dle kultur v ha					výměra nezem. ploch	BPEJ, třída ochrany ZPF, výměra BPEJ I. a II. třídy ochrany	
			celkem	zastavěné území		druh pozemku	celkem	zastavěné					
lokality				v	mimo			v	mimo				
varianta A změny 5.03 – dopravní propojení													
A5.03 -D	doprava	Břeclav, Poštorná	1,96	0,42	0,54	orná půda	0,30	0	0,30	1,66	0.56.00	I.	0,30
varianta B změny 5.03 – dopravní propojení													
B5.03 -D	doprava	Břeclav, Poštorná	2,94	1,81	1,13	TTP, zahrada	0,94	0	0,94	2,00	0.58.00	II.	0,94
varianta C změny 5.03 – dopravní propojení													
C5.03 -D	doprava	Břeclav, Poštorná	4,20	0,62	3,58	orná půda	2,87	0	2,87	1,33	0.58.00	II.	2,87

Charakteristika vyskytujících se BPEJ a celkový rozsah záboru pro navrhované plochy:

0.56.00 (tř.ochr. I) – fluvizemě modální eubazické až mezobazické, fluvizemě kambické, koluvizemně modální na nivních uloženinách, často s podložím teras, středně těžké lehčí až středně těžké, zpravidla bez skeletu, vláhově příznivé

0.58.00 (tř.ochr. II) – fluvizemě glejové na nivních uloženinách, popřípadě s podložím teras, středně těžké nebo středně těžké lehčí, pouze slabě skeletovité, hladina vody níže 1 m, vláhové poměry po odvodnění příznivé

Lesní pozemky**Tab. 4: Vyhodnocení záboru půdy - PUPFL (převzato z Konceptu – II. Odůvodnění změny)**

změna č. 5.03	funkční typ	kategorie lesa	dotčené lesní porosty			
			oddělení	díl	porostní skupina	předpokládaná výměra záboru(ha)
var A 5.03 -D	doprava	hospodářský	609	C D	7, 4 1a, 4, 7	1,10
var. B 5.03 -D	doprava	hospodářský	609	A	5, 7a, 7b	0,94
var. C 5.03 -D	doprava	hospodářský	610	C D	1, 6, 12 4b	0,60

3.5. INSTITUTY OCHRANY PŘÍRODY DLE ZÁKONA Č.114/1992 SB., O OCHRANĚ PŘÍRODY A KRAJINY

ÚZEMNÍ SYSTÉMY EKOLOGICKÉ STABILITY²⁷

ZMĚNA 5.02 – VEŘEJNÉ LOGISTICKÉ CENTRUM (VLC)

V posuzované ploše se nenachází žádné skladebné části ÚSES.

ZMĚNA 5.03 – SILNIČNÍ PROPOJENÍ BŘECLAV – POŠTORNÁ

Všechny hodnocené varianty zasahují do nadregionálního biokoridoru (NRBK) Soutok – Údolí Dyje – 161. Uvedený biokoridor je v území vymezen dvěma hlavními osami – vodní (podél řeky Dyje) a nivní (průběh lužním lesem s vazbou na vlastní nivu Dyje a ramene Dyje). V případě nadregionálních biokoridorů se však neuvažuje s migrací pouze v samotné ose NRBK, nýbrž v mnohem širším území (tzv. ochranná – nárazníková – zóna NRBK). Tato zóna má většinou tvar obalové křivky o šířce cca 4 km – z tohoto pohledu je tedy uvedený biokoridor veden tak, že využívá celý přírodní pás mezi Břeclaví a Poštornou včetně okrajových (částečně urbanizovaných) ploch.

V případě *Varianty A* dochází ke křížení osy vodní, *Varianta B* kříží obě uvedené osy a *Varianta C* pak osu nivní.

VÝZNAMNÉ KRAJINNÉ PRVKY²⁸

ZMĚNA 5.02 – VEŘEJNÉ LOGISTICKÉ CENTRUM (VLC)

V řešeném území se nachází pouze VKP „ze zákona“, a to vodní toky (bezejmenné vodoteče) a lesní celek (menší lesní porost, velikost záboru viz výše).

Registrovaný VKP ve smyslu zákona §6 zák. č. 114/1992 Sb. se v území nenachází.

Kvalita uvedených VKP (včetně doprovodného porostu) není příliš vysoká (převažují druhotně vysazované dřeviny a ruderalní podrost), přesto je však nutné hodnotit tyto VKP i s ohledem na okolní intenzivně využívanou krajinu jako významné interakční prvky.

ZMĚNA 5.03 – SILNIČNÍ PROPOJENÍ BŘECLAV – POŠTORNÁ

Situace je obdobná jako v případě Změny 5.02 – v území se nachází pouze VKP „ze zákona“ – jsou jimi vodní toky (Dyje – *Var.A* a *B*, rameno Dyje – *Var.B* a *C*, Včelínek – *Var.C*), nivy

²⁷ Dle §3 odst.1 písm. a) zákona č.114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, je územní systém ekologické stability krajiny (ÚSES) definován jako vzájemně propojený soubor přirozených i pozmeněných, avšak přírodě blízkých ekosystémů, které udržují přírodní rovnováhu. Rozlišuje se místní (lokální), regionální a nadregionální systém ekologické stability. Základními skladebnými částmi (prvky) ÚSES, tvořícími jeho povinnou součást, jsou biocentra a biokoridory.

²⁸ Dle §3 odst.1 písm. b) (tzv. „VKP ze zákona“) a §6 (tzv. „registrované VKP“) zákona č.114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny; významným krajinným prvkem jsou ekologicky, geomorfologicky nebo esteticky hodnotné části krajiny, které utváří její typický vzhled nebo přispívají k udržení její stability.

těchto toků, vodní nádrž Včelínek (*Var.C*) a lesní celky (relativně významné lužní porosty, velikost záboru viz výše).

Registrovaný VKP ve smyslu zákona §6 zák. č. 114/1992 Sb.se v území žádný nenachází.

PŘÍRODNÍ PARK²⁹

ZMĚNA 5.02 – VEŘEJNÉ LOGISTICKÉ CENTRUM (VLC)

Uvedená změna nezasahuje do žádného přírodního parku.

ZMĚNA 5.03 – SILNIČNÍ PROPOJENÍ BŘECLAV – POŠTORNÁ

V území dotčeném touto změnou se nachází *přírodní park Niva Dyje*³⁰. K zasažení jeho okrajové přesto však krajinářsky cenné části dochází pouze v případě *Varianty C*.

Varianta A a B do uvedeného přírodního parku nezasahují.

ZVLÁŠTĚ CHRÁNĚNÁ ÚZEMÍ³¹

V území řešeném Změnou 5.02 a Změnou 5.03 se nenachází žádné ZCHÚ.

NATURA 2000³²

Popisem a vyhodnocením vlivů hodnocené koncepce na soustavu Natura 2000 se zabývá samostatná dokumentace „*Posouzení vlivů koncepce na evropsky významné lokality a ptáčí oblasti dle § 45 h a i zákona č.114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny v platném znění* -

²⁹ Dle §12 zákona č.114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny; přírodní park slouží k ochraně krajinného rázu s významnými soustředěnými estetickými a přírodními hodnotami.

³⁰ Zřízen Nařízením okresního úřadu Břeclav č. 2/2002. Posláním přírodního parku Niva Dyje je ochrana krajinného rázu při umožnění únosného turistického využití a rekreace. V podmínkách tohoto přír. parku je pro krajinný ráz charakteristická údolní niva řeky Dyje. Plochy aluvia jsou tvořeny mozaikou lesních porostů, zbytků tůní a lužních luk se soliterními duby. Na území přírodního parku nachází vhodné prostředí celá řada zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů. Součástí území je Zámecký rybník, který je jedním z rybníků NPR Lednické rybníky.

³¹ Dle §14 zákona č.114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny

³² Dle §3 odst.1 písm.p) a Části čtvrté zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny; Natura 2000 je celistvá evropská soustava území se stanoveným stupněm ochrany, která umožňuje zachovat přírodní stanoviště a stanoviště druhů v jejich přirozeném areálu rozšíření ve stavu příznivém z hlediska ochrany nebo popřípadě umožní tento stav obnovit. Na území ČR je Natura 2000 tvořena **ptačími oblastmi (PO)** a **evropsky významnými lokalitami (EVL)**.

ÚPN SÚ Břeclav – změna č. 5.02-5.04“ (Mudra, 2007), zpracovaná v souladu s požadavky zák. č. 114/1992 Sb. (dále též *Natura-vyhodnocení*).

V předkládaném SEA posouzení jsou proto pouze shrnuty nejzákladnější informace, závěry a doporučení vyplývající z výše uvedené dokumentace.

ZMĚNA 5.02 – VEŘEJNÉ LOGISTICKÉ CENTRUM (VLC)

V řešeném území ani v jeho bezprostředním okolí se nenachází žádná PO ani EVL.

ZMĚNA 5.03 – SILNIČNÍ PROPOJENÍ BŘECLAV – POŠTORNÁ

Varianta A – zasahuje do okrajové části EVL CZ0624119 Soutok – Podluží³³ a dále se těsně dotýká hranice PO CZ0621027 Soutok – Tvrdonicko³⁴.

Varianta B – zasahuje do okrajové části EVL CZ0624119 Soutok – Podluží, s tím že tuto okrajovou část prakticky odděluje od zbývající části EVL.

Varianta C – prochází okrajovou částí EVL CZ0624099 Niva Dyje³⁵, s tím že tuto okrajovou část opět prakticky odděluje od zbývající části EVL. U této varianty je nutné zmínit zábor 0,25 ha *prioritního biotopu*³⁶ 91G0 Panonské dubohabřiny.

³³ Předměty ochrany EVL Soutok – Podluží jsou: **stanoviště** - 3150 Přirozené eutrofní vodní nádrže s vegetací typu *Magnopotamion* nebo *Hydrocharition*; 3260 Nížinné až horské vodní toky s vegetací svazů *Ranunculion fluitantis* a *Callitricho-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*); 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*) a jilmem habrolistým (*Ulmus minor*), jasanem ztepilým (*Fraxinus excelsior*) nebo jasanem úzkolistým (*Fraxinus angustifolia*) podél velkých řek atlantické a středoevropské provincie (*Ulmenion minoris*); 91G0 Panonské dubohabřiny*; **živočichové** - bobr evropský (*Castor fiber*); bolen dravý (*Aspius aspius*); čolek podunajský (*Triturus dobrogicus*); drsek větší (*Zingel zingel*); hořavka duhová (*Rhodeus sericeus amarus*); hrouzek běloploutvý (*Gobio albipinnatus*); ježdík dunajský (*Gymnocephalus schraetzer*); ježdík žlutý (*Gymnocephalus schraetzer*); kuňka ohnivá (*Bombina bombina*); lesák rumělkový (*Cucujus cinnaberinus*); ohniváček černočárý (*Lycaena dispar*); ostrucha křivočará (*Pelecus cultratus*); páchník hnědý (*Osmoderma eremita*)*; piskoř pruhovaný (*Misgurnus fossilis*); sekavec písečný (*Cobitis taenia*); svinutec tenký (*Anisus vorticulus*); tesařík obrovský (*Cerambyx cerdo*); velevrub tupý (*Unio crassus*); vydra říční (*Lutra lutra*)

³⁴ Předměty ochrany PO Soutok – Tvrdonicko jsou: čáp bílý (*Ciconia ciconia*); ledňáček říční (*Alcedo atthis*); lejsěk bělokrký (*Ficedula albicollis*); luňák červený (*Milvus milvus*); luňák hnědý (*Milvus migrans*); rohožník velký (*Falco cherrug*); strakapoud prostřední (*Dendrocopos medius*); včelojed lesní (*Pernis apivorus*); žluna šedá (*Picus canus*)

³⁵ Předměty ochrany EVL Niva Dyje jsou: **stanoviště** - 3150 Přirozené eutrofní vodní nádrže s vegetací typu *Magnopotamion* nebo *Hydrocharition*; 6440 Nivní louky říčních údolí svazu *Cnidion dubii*; 6510 Extenzivní sečené louky nížin až podhůří (*Arrhenatherion*, *Brachypodio-Centaureion nemoralis*); 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*) a jilmem habrolistým (*Ulmus minor*), jasanem ztepilým (*Fraxinus excelsior*) nebo jasanem úzkolistým (*Fraxinus angustifolia*) podél velkých řek atlantické a středoevropské provincie (*Ulmenion minoris*); **živočichové** - bobr evropský (*Castor fiber*); hořavka duhová (*Rhodeus sericeus amarus*); kuňka ohnivá (*Bombina bombina*); ohniváček černočárý (*Lycaena dispar*); páchník hnědý (*Osmoderma eremita*)*; piskoř pruhovaný (*Misgurnus fossilis*); lesák rumělkový (*Cucujus cinnaberinus*); roháč obecný (*Lucanus cervus*); tesařík obrovský (*Cerambyx cerdo*); vrápenec malý (*Rhinolophus hipposideros*); svinutec tenký (*Anisus vorticulus*)

Tab. 5: Zábor biotopů dotčených EVL jednotlivými změnami a variantami (v ha) (dle Mudra, 2007)

biotop	varianta		
	A	B	C
<u>L2.3A (91F0)</u>	0,53	0	0,09
<u>L2.3B (91F0)</u>	0	0,97	0,09
<u>L3.4* (91G0)</u>	0	0	0,25
<u>T1.1 (6510)</u>	0,15	0	0,17
<u>T1.7 (6440)</u>	0,21	0	0,09
<u>V1G</u>	0	0	0,09
V4.B	0,02	0	0
M1.1	0,01	0,01	0
X3	0	0	0,79
X10	0,59	0	0
X7	0,07	0	0
X6	0	0,14	0
celková výměra záboru	1,76	1,7	1,22

* prioritní biotop

Kódy biotopů uvedeny Katalogu dle Chytrý et al (2001), v závorce uveden kód stanoviště dle Natura 2000 – viz též pozn. pod čarou 35 a 37

Výměry dle podkladů mapování biotopů AOPK ČR

Předměty ochrany v dotčených EVL jsou podtrženy.

PAMÁTNÉ STROMY³⁷

V území řešeném Změnou 5.02 a Změnou 5.03 se nenachází žádný památný strom.

³⁶ Jako prioritní se označují ty typy evropských stanovišť, které jsou na evropském území členských států Evropských společenství ohrožené vymizením, za jejichž zachování mají Evropská společenství zvláštní zodpovědnost, a které jsou stanovené právními předpisy Evropských společenství

³⁷ Dle §46 zákona č.114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny

4. VEŠKERÉ SOUČASNÉ PROBLÉMY ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ, KTERÉ JSOU VÝZNAMNÉ PRO KONCEPCI

Z hlediska regionálního až celorepublikového lze v souvislosti se Změnou 5.02 (Veřejné logistické centrum (VLC) s podporou kombinované (intermodální) dopravy) zvažovat problematickou situaci s narůstající těžkou nákladní dopravou, která významným způsobem zatěžuje životní prostředí (včetně aspektů hygienických a dopravně-bezpečnostních). Realizace vlastního VLC může mimo jiné díky své lokalizaci v příhraniční oblasti relativně významně přispět k řešení tohoto problému.

Z lokálního hlediska patří mezi aktuálně nejvýznamnější problémy životního prostředí mající vztah ke koncepci dopravní situace v Břeclavi. Realizace silničního propojení Břeclav – Poštorná (Změna 5.03) v kombinaci s předpokládanou a v ÚPD schválenou stavbou obchvatu (přeložky) I/55 přispěje k odlehčení centra města od tranzitní i místní automobilové dopravy. Dle modelových situací dopravy zpracovaných v rámci Generelu dopravy města Břeclav³⁸ by v roce 2020 měly dopravní intenzity při zachování současného stavu dosahovat v centru města³⁹ 27 – 32 tis. vozidel / 24hod. Bude-li realizováno nové silniční propojení Břeclav – Poštorná a navrhovaný obchvat I/55, sníží se dopravní intenzity v centru města na cca 17 – 20 tis. vozidel / 24hod, což jednoznačně přispěje ke zlepšení hygienické a bezpečnostní situace (snížení emisní a hlukové zátěže, snížení rizika střetu projíždějících vozidel s chodci a cyklisty,...).

pozn.: V rámci uvedených modelů byla zpracována varianta propojení Břeclav – Poštorná, která je svým způsobem kombinací mezi Variantou A a B navrhovanou Konceptem. Pro tyto varianty lze proto modelové výsledky s určitými korekcemi víceméně převzít. V případě Varianty C by se však výsledky od modelového stavu zcela jistě významným způsobem lišily a lze předpokládat, že zlepšení dopravní situace na třídě. 1. máje by bylo v případě přijetí této varianty mnohem méně markantní.

³⁸ V rámci uvedených modelů byla zpracována varianta propojení Břeclav – Poštorná, která je svým způsobem kombinací mezi Variantou A a B. Pro tyto varianty lze proto modelové výsledky s určitými korekcemi víceméně převzít. V případě Varianty C by se však výsledky od modelového stavu zcela jistě významným způsobem lišily a lze předpokládat, že zlepšení dopravní situace na třídě. 1. máje by bylo v případě přijetí této varianty mnohem méně markantní.

³⁹ Třída 1.máje a ul. Lidická

5. CÍLE OCHRANY ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ STANOVENÉ NA MEZINÁRODNÍ, KOMUNITÁRNÍ NEBO VNITROSTÁTNÍ ÚROVNI, KTERÉ MAJÍ VZTAH KE KONCEPCI

K cílům ochrany životního prostředí se na vnitrostátní, mezinárodní a komunitární úrovni zásadnějším způsobem vztahují koncepce uvedené a popsané již v kapitole 1.2.

Jsou jimi např.: *Územní plán sídelního útvaru Břeclav; Generel dopravy města Břeclavi; Územní plán velkého územního celku Břeclavska; Dopravní politika České republiky pro léta 2005 – 2013; Bílá kniha Komise o společné dopravní politice, program „Marco Polo“ a Operační program Infrastruktura; REDETRAL; Program rozvoje Jihomoravského kraje; Vyhodnocení situace zemědělství*

Cíle ochrany životního prostředí na mezinárodní a komunitární úrovni jsou dále zapracovány v národních a krajských koncepcích, jež byly během SEA posouzení zohledněny či jsou přímo uvedeny v právních předpisech, ze kterých se při zpracování SEA posouzení vycházelo a které jsou pro toto posouzení závazné.

6. ZÁVAŽNÉ VLIVY NAVRHOVANÝCH VARIANT KONCEPCE NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

Vlivy, jež jsou v následujícím textu uvedeny, je třeba do určité míry pokládat za vlivy potenciální, vysledované na základě dostupných technických specifikací koncepce. Vzhledem k míře rozpracovanosti posuzovaného záměru a také s ohledem na skutečnost, že SEA posouzení nemůže, a ani nemá nahrazovat posouzení EIA, nelze následující výčet vlivů (včetně všech interakcí) považovat za definitivní.

Vlivy nulových variant (tzn. nerealizace záměru) jsou v podstatě uvedeny v kapitole 2.2. – v této kapitole již proto uváděny nejsou.

ZMĚNA 5.02 – VEŘEJNÉ LOGISTICKÉ CENTRUM (VLC)

Varianta A

- Mezi nejzásadnější negativní vliv této varianty patří **rozsáhlý zábor půd s třídou ochrany I.**, který v případě návrhových ploch činí cca **92 ha** (z toho vlastní VLC se související infrastrukturou zaujímá cca **40 ha**). V případě ploch rezervních určených pro smíšenou funkci výrobní je zábor cca **70 ha** v tř. ochr. I., cca **10 ha** v tř. ochrany II. a cca **9 ha** v tř. ochrany III. (viz též tab.6 na konci této kapitoly)
- Díky předpokládanému značnému pohybu dopravy (nákladní a osobní automobily a další provozní mechanizace) nelze vyloučit riziko úniku nebezpečných látek (např. úkapy či havarijní úniky provozních kapalin, úniky manipulovaných látek, apod.), které by mohly např. prostřednictvím odváděných srážkových vod významně **kontaminovat povrchové a podzemní vody**. Nelze též vyloučit případné ovlivnění vod způsobené zasolením pocházejícím z případné chemické zimní údržby. Uvedená rizika jsou o to významnější, že hodnocené území se nachází v CHOPAV Kwartér řeky Moravy. Vzhledem k systému odvodnění je sice toto riziko relativně malé, přesto jej nelze zcela vyloučit (v současnosti není např. přesně znám systém zachycení na jednotlivých plochách)
- Změnou zasakovacích poměrů (rozsáhlé zpevněné plochy) nelze vyloučit významně negativní lokální **ovlivnění hydrogeologických parametrů** (zvláště s přihlédnutím k nízké transmisivitě území) – přesné vyhodnocení tohoto faktoru by mělo být zpracováno

např. v rámci posouzení EIA formou HG posudku, který by mimo jiné zohlednil také existenci CHOPAV Kwartér řeky Moravy.

- Významnější ovlivnění **geologických charakteristik** území (včetně CHLÚ lignitu) se případnou realizací záměru nepředpokládá.
- Vzhledem k tomu, že se nepředpokládá přímý **zásah do stávajících VKP**, nelze jejich ovlivnění v současnosti hodnotit jako významné (riziko znečištění viz předchozí odstavec), doporučujeme však zohlednit opatření uvedená v kapitole 7.
- Z hlediska vlivu na **soustavu Natura 2000** lze konstatovat, že Změna 5.02 – varianta A nemá negativní vliv na Ptačí oblast CZ0621027 Soutok – Tvrdonicko ani na Evropsky významné lokality CZ0624099 Niva Dyje a CZ0624119 Soutok – Podluží⁴⁰.
- Ovlivnění **krajinného rázu** bude sice z pohledu lokálního významné (kompletní urabnisticko-architektonická restrukturalizace – změna zemědělsky využívané kulturní krajiny na plochu vysoce urbanizovanou), z pohledu širší urbanistické koncepce města⁴¹ však nebude realizace této změny působit výrazně rušivě.
- Vlivy **hlukového a emisního zatížení** způsobené vlastním VLC pravděpodobně nebudou dosahovat významných měřítek (relativně dostatečná vzdálenost od obydleného území), přesné vyhodnocení tohoto aspektu však bude nutné ještě detailněji provést např. v rámci posouzení EIA. Plochy určené pro smíšenou funkci výrobní vytváří lokační dispozici pro širokou škálu záměrů, jež bude případně nutné podrobit hodnocení EIA. V rámci zpracování tohoto SEA posouzení není známo přesné vymezení podnikatelských aktivit a není proto možné provést bližší hodnocení tohoto aspektu. Obecně však lze doporučit situování hlučnějších aktivit co nejdále od obydlených lokalit, s tím, že do jejich blízkosti by byly přednostně umísťovány aktivity s relativně malým hlukovým a emisním potenciálem zatížení a jejichž budovy by mohly do určité míry sloužit jako specifická protihluková zábrana.
- vliv na klimatické charakteristiky – v případě realizace rozsáhlého záměru lze očekávat určité ovlivnění na hranici mikro- až mezoklimatických podmínek. Obdobně urbanizovaná plocha bude mít vyšší záhřevnost, zdrsněním povrchu dojde ke změnám lokálního větrného proudění. Rovněž bude na zpevněných plochách velmi omezen výpar.

⁴⁰ Konstatování vychází z posudku autorizované osoby dle §45i zák. č. 114/1992 Sb.

⁴¹ Současná koncepce spočívá v „obloukovité“ zonaci města. Severní část spojená s Kančí oborou má převažující funkci rekreační, navazující centrální zóna pak zajišťuje funkci obytnou a administrativní doplněnou terciálními službami. Vnější neúplný prstenec pak tvoří zóny výrobních aktivit.

- Rozsah uvedených změn je sice v současnosti velmi obtížně odhadnutelný, lze však předpokládat, že nebudou dosahovat významnějších měřítek.
- Existence vlastního VLC s podporou kombinované (intermodální) dopravy bude mít nesporně pozitivní vliv na současnou problematickou **dopravní situaci** s narůstající těžkou nákladní silniční dopravou, která významným způsobem zatěžuje životní prostředí (včetně aspektů hygienických a dopravně-bezpečnostních). Lze očekávat, že realizace vlastního VLC může, mimo jiné díky své lokalizaci v příhraniční oblasti, relativně významně přispět k řešení tohoto problému, a to i na úrovni celorepublikové či nadnárodní.
- Případná realizace VLC a přidružených smíšených výrobních ploch bude také vzhledem k nabídce nových pracovních příležitostí znamenat potenciálně výrazný **socioekonomický stimul** nejen pro město Břeclav, ale i pro blízké okolí (uvedený faktor se bude samozřejmě odvíjet od konkrétně realizovaných podnikatelských záměrů).

Kumulativní vlivy:

Z potenciálně nejvýznamnějších kumulativních vlivů lze uvést synergické působení hlukové zátěže z návrhových ploch společně s hlukem způsobeným stávající železnicí a hlukem pocházejícím z dopravy na plánovaném obchvatu I/55. Vzhledem k tomu, že nejsou známy konkrétní návrhy záměrů situovaných do ploch se smíšenou výrobní funkcí ani není známa míra hlukového zatížení pocházející z provozu vlastního VLC, nelze uvedený faktor v současnosti dostatečně vyhodnotit.

Kumulace ostatních faktorů (např. riziko znečištění podzemních vod úkapy z dopravy vázané na VLC a z dopravy vázané na budoucí obchvat I/55) je spíše marginálního rozsahu a v rámci SEA posouzení je není možno směrodatně zhodnotit.

Varianta B

- Většina vlivů uvedených pro výše uvedenou Variantu A platí též pro Variantu B. Odlišnosti jsou následující:
- Nižší **zábor půd s třídou ochrany I.**, který v případě návrhových ploch činí cca **61 ha** (z toho vlastní VLC se související infrastrukturou zaujímá cca **31 ha**) a zábor půd s tř. ochr. II., který u návrhových ploch činí cca **10 ha**. Touto variantou dochází také k záboru půd s tř. ochr. III., který činí cca **19 ha** (z toho vlastní VLC se související infrastrukturou cca **2**

ha). V případě ploch rezervních určených pro smíšenou funkci výrobní činí zábor v případě této varianty cca **92 ha** v tř. ochr. I. (viz též tab.6 na konci této kapitoly)

- Dále, narozdíl od Varianty A, dojde realizací vlastního VLC k přímému zásahu do VKP (bezejmenná vodoteč), a to v úseku dlouhém cca 320 m. Vodoteč bude nutno v této části přeložit.
- Rozdílně od Varianty A je také volen systém odvodnění – recipientem je zde stávající svodnice s nízkou vodnatostí - riziko případného negativního ovlivnění je tak, vzhledem k nižší pufrční kapacitě toku vyšší a to i za předpokladu postupného přepouštění vod ze záchytné nádrže.

Tab. 6: Srovnání přibližného záboru půdy Varianty A a B – Změna 5.02

Tř. ochrany	Varianta A			Varianta B		
	Návrh		Rezerva (fce výrobní)	Návrh		Rezerva (fce výrobní)
	celkový zábor	pouze vlastní VLC s infrastrukturou		celkový zábor	pouze vlastní VLC s infrastrukturou	
I.	92	40	70	61	31	92
II.	0	0	10	10	0	0
III.	0	0	9	19	2	0
suma	92	40	89	90	33	92
	221			215		

ZMĚNA 5.03 – SILNIČNÍ PROPOJENÍ BŘECLAV – POŠTORNÁ

- V případě této změny je nejvýznamnější negativní působení na **soustavu Natura 2000**.

Následující text je převzat z „Posouzení vlivů koncepce na evropsky významné lokality a ptačí oblasti dle § 45 h a i zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny v platném znění - ÚPN SÚ Břeclav – změna č. 5.02-5.04“ (Mudra, 2007):

Uskutečněním záměrů ve všech navrhovaných variantách změny č. 5.03 (propojení Břeclavi a Poštorné) hrozí především přímá destrukce biotopů a druhů, jenž jsou předměty ochrany v lokalitách soustavy Natura 2000, ale také druhů ostatních, které jsou nedílnou součástí chráněných biotopů. Ačkoli biotopy v trase vedení komunikace jsou hodnoceny jak z hlediska kvality tak z hlediska reprezentativnosti až na výjimky převážně průměrně, jejich narušení bude závažným zásahem do postižených evropsky významných lokalit. Ptačí oblasti se uvedené změny dotknou pouze okrajově a to u varianty A, která těsně přiléhá k hranicím PO. Největší rozsah likvidace biotopů (0,98ha) na území EVL je plánován u varianty B. Tato trasa vede celou svojí délkou přes EVL CZ0624119 Soutok – Podluží. Celkový zábor této varianty na území EVL je 1,7ha, z čehož větší část připadá na nepřírodní biotopy, a to zejména díky tomu, že návrh kopíruje pás bezlesí pro elektrovod. Varianta A do Ptačí oblasti CZ0621027 Soutok – Tvrdonicko nezasahuje ale dosahuje těsně k jejímu okraji a tak její vlivy lze vnímat spíše v kategorii nepřímých vlivů. V EVL CZ0624119 Soutok – Podluží tato varianta zabírá na základě použitých dat 0,93 ha přírodních biotopů, z celkového záboru 1,76 ha v dotčené EVL.

Varianta C prochází EVL CZ0624099 Niva Dyje se zábohem 1,22 ha z čehož 0,74 ha připadá na zábor přírodních biotopů. Závažným ovlivněním je zde zábor 0,25 ha prioritního biotopu 9IG0 Panonské dubohabřiny.

Všeobecně při realizaci staveb ve všech variantách hrozí narušení toků mělkých podpovrchových vod při jejich zakládání. Také je zde nebezpečí drenování okolí odvodněním stavby. Rozsah tohoto ovlivnění lze stanovit až na základě podrobné hydrologické studie vycházející z technické dokumentace. U nezpevněných svahů tělesa komunikace a při probíhajících zemních pracích hrozí splachy zemin do okolí a do dotčených toků. Možný je také únik stavebních látek a chemikálií nutných k zajištění stavebních technologií a to jak při jejich dopravě tak při jejich používání. Předpokládat lze i nebezpečí úniku pohonných hmot, ropných látek a náplní stavebních mechanismů. Okolí stavby může negativně ovlivnit prašnost způsobená úlety prachu ze stavby a z obslužných komunikací a také úlety stavebních materiálů. Dalším negativem bude rušivé působení hluku stavebních mechanismů a strojů při realizaci stavby. Na stavbě hrozí i reálné nebezpečí zavlečení ruderálních, invazních a nepůvodních druhů rostlin, které mohou svojí přítomností a expanzí ohrozit stávající biotopy. Z předmětů ochrany bude hrozit vážná újma zejména druhům jenž se budou vyskytovat v trase stavby a budou fyzicky likvidováni, nebo druhů jenž se významně dotkne narušení jejich životního prostředí. Přesná klasifikace těchto vlivů musí být založena na terénních průzkumech přítomnosti jednotlivých předmětů ochrany a pečlivé analýze vlivů na konkrétné druhy dle jejich rozšíření a zastoupení v trase.

Dopravní těleso je ve všech variantách situováno téměř napříč aluviem. Z této situace vychází i možnost negativního ovlivňování toků povodňových vod záplavovou plání. Omezením a přesměrováním záplav může dojít k degradaci lužních biotopů které jsou na těchto záplavách závislé. Rozsah vlivu lze stanovit na základě technického provedení obchvatu a na základě konfigurace reliéfu, z kterého vychází systém toku povodňových vod územím. Světelné a hlukové znečištění bude nově vneseným rušivým vlivem do

doposud poměrně klidné oblasti lesního komplexu Soutoku. Toto rušení může zvláště v počátku negativně působit na velké dravce kteří jsou jedním z předmětů ochrany v ptačí oblasti.

Závažným vlivem bude přímá mortalita živočichů překonávajících komunikaci. Předpokládáný denní počet projíždějících vozidel prakticky znemožňuje překonání vozovky například obojživelníkům a dalším pomalejším živočichům. I pro ostatní organismy bude překonávání komunikace vysoce rizikovou záležitostí. Riziko hrozí také ptákům letícím v trase dopravních prostředků ale i nad ní, neboť mohou být strženy vznikající turbulencí, zraněny nebo zabity. Komunikace může dále lákat živočichy svými zdroji (sběr gridu, vyhřívání se, sběr potravy a to jak živé, tak usmrcených živočichů a hmyzu), čímž může být dále zvyšováno riziko mortality.

Obtížně kontrolovatelným rizikem je možnost úniku pohonných látek, maziv a přepravovaného materiálu při haváriích. Jisté riziko je tvořeno i možností úletu dopravovaných látek a jejich splach do vodotečí a okolí komunikace. Popsaná rizika jsou o to závažnější, že komunikace vede územím které je typické vysokou hladinou podpoверхových vod, záplavovým režimem a propustným podložím tvořeným aluviálními sedimenty. V případě úniku nebezpečných látek lze obtížně zajistit účinnou sanaci úniku těchto látek a to vzhledem k možnosti jejich rychlému proniknutí do podloží a nebo do toků.

Další významným vlivem budou rozpuštěné soli, maziva a náplně ostřikovačů skel ve srážkových vodách odtékajících z komunikací. Tyto látky budou též rozstříkávány v podobě aerosolu do okolí. Znečištění posypovými solemi vzniká pouze v zimním období. Provozem komunikace hrozí zavlečení ruderních, invazních a nepůvodních druhů rostlin, které mohou svojí přítomností a expanzí ohrozit stávající biotopy.

Rozsah těchto vlivů bude úměrný délce trasy jednotlivých variant, frekvenci provozu a na dalších faktorech vyplývajících z intenzity vlivů a z rozsahu a citlivosti přilehlých biotopů. Z druhů jež jsou v lokalitě předměty ochrany lze upozornit na možnou mortalitu vydry říční na komunikaci a rušení dalších druhů. Nepřímo pak mohou být předměty ochrany postiženi změnou životních podmínek v okolí záměru.

Z hlediska vlivu na integritu lokalit je hodnocení následující:

Varianta A - bude mít i přes částečné vedení trasy v EVL CZ0624119 Soutok – Podluží vliv na integritu lokality snížený paralelním vedením podél frekventované železniční trati

Varianta B - tato trasace zdůrazní oddělení cca 10ha lokality EVL CZ0624119 Soutok – Podluží od její jádrové části, a to prohloubením izolovanosti jež je dnes částečně naznačena průsekem pro elektroved. Tento zásah je o to závažnější, že oddělená část je obklopena intravilánem. Navíc dojde k další fragmentaci části EVL oddělené stavbou obchvatové komunikace I/55.

Varianta C - odřízne plochu cca 8ha od EVL CZ0624099 Niva Dyje, jedná se o část obklopenou intravilánem a obsahující vodní plochy jejíž napojení na zbytek území je z hlediska komunikace vod a na vodu vázaných živočichů zásadní.

Na základě uvedených skutečností bylo konstatováno, „že všechny předložené varianty změny č. 5.03 posuzované v podobě změny koncepce „ÚPN SÚ Břeclav – změna č. 5.02, 5.03, 5.04“ **mají významný negativní vliv** na lokalitu soustavy Natura 2000 a to konkrétně na Evropsky významnou lokalitu CZ0624119 Soutok – Podluží respektive CZ0624099 Niva Dyje.“ Také bylo konstatováno, „že posuzované varianty změny A5.03, B5.03 a C5.03 **nemají významný negativní vliv** na lokalitu soustavy Natura 2000 Ptačí oblast CZ0621027 Soutok – Tvrdonicko.

Po zvážení všech faktorů vlivů, jejich rozsahu a možnosti kompenzace se jako nejvhodnější jeví **varianta A**, jež je v poměru k ostatním variantám rovnocenná co do

zábory přírodních biotopů i samotných ploch v rámci dotčených lokalit, ale pro její upřednostnění hovoří relativně menší vliv na celistvost lokality EVL CZ0624119 Soutok – Podluží a také na integritu soustavy Natura 2000 jako celku.“

Výše uvedené vlivy (např. ovlivnění hydrogeologických poměrů; úniky chemických látek díky úkapům, haváriím či zimní údržbě; výrazné snížení migrační prostupnosti; rušení přítomných živočichů apod.) platí samozřejmě i ve vztahu k dalším sledovaným a hodnoceným složkám životního prostředí – jmenovitě k potenciálně negativnímu ovlivnění vodních zdrojů a CHOPAV; snížení funkčnosti vymezeného NRBK Soutok – Údolí Dyje a negativnímu ovlivnění ekosystémů VKP.

Z dalších vlivů Změny 5.03 je nutné jmenovat tyto:

- Ovlivnění **krajiny a kulturních charakteristik** bude nejdůležitější v případě *Varianty C* – v tomto případě dojde k zásahu do relativně harmonické krajiny a zásah bude vizuálně i zvukově dobře patrný – zvláště v okolí vodní nádrže Včelínek, která slouží jako významné rekreační zázemí města. Menší avšak relativně stále významný zásah do krajinného rázu však lze očekávat také v případě *Varianty A* (zejména díky nutnosti vystoupat na niveletu plánovaného obchvatu I/55, na něhož se bude propojka napojovat a který bude v uvedeném místě veden na násypu) i *Varianty B*, která vizuálně silně zasáhne do nivy ramene Dyje.
- Riziko ohrožení **vodních zdrojů** (úkapy, havárie) je nejdůležitější v případě *Varianty C* (blízkost jímacího území Kančí obora), z hlediska ohrožení CHOPAV jsou všechny varianty díky shodnému podloží s vysokou transmisivitou přibližně rovnocenné.
- Významné ovlivnění **geologických charakteristik** území (včetně CHLÚ ropy a zemního plynu) se případnou realizací záměru nepředpokládá, a to ani ve *Variantě C*, která do uvedeného CHLÚ zasahuje .
- Z hlediska **zábory půd ZPF** se jako nejméně vhodná jeví *Varianta C*, a to díky záboru cca 2,87 ha na půdách s tř. ochr. II.. Z hlediska záboru **PUPFL** jsou varianty přibližně vyrovnané (kvantitativně nejhůře vychází *Var. A*, kvalitativně pak *Var. B* a *C*).
- **Migrační prostupnost NRBK Soutok – Údolí Dyje** bude nejdůležitější snížena v případě *Varianty B* (kompletní přetnutí celého přírodního pásma, které slouží jako migrační koridor). Obdobně lze hodnotit také *Variantu C*. *Varianta A* , díky svému napojení na obchvat I/55 vychází v tomto případě nejpříjemněji.
- Z hlediska hodnocení přítomných **ekosystémů a zásahů do nich** (toto hodnocení v tomto případě odpovídá i hodnocení přítomných **VKP**) lze konstatovat, že kvalitativně

hodnotnější jsou plochy zasažené *Variantou C* a *B*; pro hodnocení tohoto faktoru také platí údaje uvedené v hodnocení vlivu na soustavu Natura 2000.

- Z hlediska **hlukového a emisního zatížení** nově vneseného do stávajících územních podmínek lze s ohledem na možnou realizaci protihlukových opatření nejlépe hodnotit *Variantu A* (díky dostatečnému prostoru mezi ulicí Břetislavova a železnicí, zde bude možno vybudovat nejúčinnější protihluková opatření). V případě *Varianty B* by došlo k výraznému nárůstu dopravních intenzit v ul. Šilingrova a v prostoru pod nemocnicí, přičemž by byl zasažen větší počet obyvatel a realizace protihlukových opatření by byla technicky značně problematická. V případě *Varianty C* by došlo k výraznému hlukovému navýšení v prostoru, který v současné době plní významnou rekreační funkci a který je většinou obyvatel vnímán jako „klidová zóna“.
- Z hlediska **změny dopravních intenzit v rámci celkového dopravního skeletu města Břeclav** se jako nejprogresivnější jeví realizace *Varianty A* (v kombinaci s obchvatem I/55 a přeložkou I/40). Tímto způsobem budou sníženy výhledové intenzity (r. 2020) na tř. 1.máje přibližně na polovinu (cca 17 – 20 tis vozidel/24h) oproti stavu, který by nastal bez stavby uvedených komunikací (cca 27 – 32 tis vozidel/24h), přičemž intenzity na dalších páteřních komunikacích budou dle modelu odpovídat v roce 2020 přibližně stávající úrovni.

Podobný celkový efekt lze očekávat také v případě realizace *Varianty B* s tím, že v případě této varianty by došlo k výrazným změnám dopravních intenzit v centrální obytné zóně města (ul. Šilingrova a okolí; viz též předchozí odstavec).

V případě realizace *Varianty C* lze očekávat výraznější změnu dopravních intenzit převážně na ulici Hlavní v Poštorné; zlepšení dopravní situace na ulici 1. máje by bylo v případě přijetí této varianty mnohem méně markantní. Pokud bychom zvažovali kombinaci s obchvatem I/55 a přeložkou I/40 intenzity by sice na tř. 1. máje s největší pravděpodobností poklesly (odhadem o cca 5000 vozidel/24h), toto snížení by však bylo vyvoláno vlastním obchvatem.

pozn.: Jak již bylo uvedeno v kapitole 4, v rámci uvedených modelů (Generel dopravy města Břeclav) byla zpracována varianta propojení Břeclav – Poštorná, která je svým způsobem kombinací mezi Variantou A a B. Pro tyto varianty lze proto modelové výsledky s určitými korekcemi víceméně převzít. V případě Varianty C by se však výsledky od modelového stavu zcela jistě významným způsobem lišily.

- stavbou dalšího silničního propojení mezi Břeclaví a Poštornou bude do značné míry vyřešen nevyhovující současný stav, kdy v podstatě neexistuje odpovídající **rezervní**

spojení mezi těmito městskými částmi pro případ havárie na mostě přes rameno Dyje. Z tohoto pohledu lze všechny varianty hodnotit jako rovnocenné.

Kumulativní vlivy:

Z potenciálně nejvýznamnějších kumulativních vlivů lze uvést synergické působení hlukové zátěže z navrhované silniční propojky společně s hlukem způsobeným stávající železnicí a hlukem pocházejícím z dopravy na plánovaném obchvatu I/55. Tento kumulativní faktor bude na základě předběžného odhadu relativně výrazným rušivým prvkem hlavně na ulici Břetislavova.

Dále lze uvažovat o kumulaci vlivů snižujících migrační propustnost NRBK Soutok – Údolí Dyje v souvislosti s existujícími či plánovanými stavbami (železnice, plánovaný obchvat I/55, frekventovaná ulice 1.máje).

Dále lze zmínit kumulaci faktorů jako např. riziko znečištění podzemních vod úkapy z dopravy nebo riziko ohrožení ekosystémů v souvislosti s chemickým posypem cest (kumulace budoucí existence propojky Břeclav-Pošterná a obchvatu I/55).

pozn.: V souvislosti s chemickým posypem cest však upozorňujeme, že EVL, která se nachází v hodnoceném území, mají navrhovanou kategorii ochrany CHKO. Na základě ustanovení §26 zák. č. 114/1992 Sb. je na celém území chráněných krajinných oblastí provádění chemického posypu cest zakázáno.

7. PLÁNOVANÁ OPATŘENÍ PRO PŘEDCHÁZENÍ, SNÍŽENÍ NEBO KOMPENZACI VŠECH ZÁVAŽNÝCH NEGATIVNÍCH VLIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ VYPLÝVAJÍCÍCH Z PROVEDENÍ KONCEPCE

ZMĚNA 5.02 – VEŘEJNÉ LOGISTICKÉ CENTRUM (VLC)

Pro eliminaci negativních vlivů na životní prostředí identifikovaných v rámci kapitoly 6 jsou navržena následující opatření:

- **zábor ZPF** – vzhledem k významnému záboru půd s nejvyšším stupněm ochrany (převážně tř. ochr. I) navrhujeme v dané lokalitě realizaci pouze vlastního VLC s doprovodnou infrastrukturou, které bude mít nesporně pozitivní význam na dopravní situaci, a to i z pohledu celorepublikového⁴²; z hlediska záboru cennějších půd pak z hodnocených variant doporučujeme volit **VARIANTU B** navrženou Konceptem; z dalších dílčích ploch určených pro smíšenou funkci výrobní nelze s ohledem na negativní ovlivnění nejcenějších půd doporučit žádnou z Konceptem navrhovaných ploch.

Pozn.: Toto se týká také plochy určené pro smíšenou funkci výrobní (Konceptem označená jako B5.02L-SV). Z hlediska záboru nejcenějších půd se plocha sice jeví jako relativně nejvhodnější (lokalizace i na plochách s tř. ochrany III.), přesto však stále dochází k významnému záboru půd s tř. ochrany I. (6,23 ha) a II. (9,86 ha).

- pro minimalizaci zásahu do ZPF během výstavby je nutno veškeré pojezdy realizovat pouze v místech vlastního záboru, k příjezdu na staveniště přednostně využívat již existující obslužné komunikace
- **ochrana VKP** – vzhledem k tomu, že VKP slouží mimo jiné také jako významné interakční prvky a potenciálně významná refugia vyskytujících se živočichů, doporučujeme ponechat kolem stávajících vodotečí oboustranný volný (nezastavěný) pás (celková návrhová šíře cca 40 – 60 m), který by byl dosazen vhodnými původními dřevinami (nepřípustné je použití neofytů, zvláště invazivních; volené druhy by měly odpovídat potenciální vegetaci daného bioregionu (resp. biochory – viz kap. 2.1.2.); aby bylo možno předejít tomuto negativnímu zásahu, je s ohledem na ochranu VKP (vodoteč) vhodnější varianta VLC situovaného dle **VARIANTY A** Konceptu, neboť v tomto případě není VKP přímo zasažen; v případě, že bude zvolena varianta, která do VKP

⁴² Jak již bylo uvedeno v kapitole 3.4. je nutno mimo jiné zohlednit např. požadavky a doporučení daná Metodickým pokynem č.j. OOLP/1067/96

zasahuje (tzn. **Varianta B** dle Konceptu) bude nutno přijmout odpovídající kompenzační opatření - doporučujeme překládanou vodoteč nezatrubňovat, náhradní koryto ponechat v maximálně přirozeném stavu (např. nepoužívat betonové tvárnice na zpevnění dna či břehů, upřednostnit vegetační opevnění) a náhradní vegetaci v podobě doprovodného porostu volit v souladu s s výše uvedeným odstavcem

- **předcházení kontaminace povrchové a podzemní vody (úkapy, solení v rámci zimní údržby)** – zastavěné plochy je nutno realizovat tak, aby případnými úniky nebezpečných látek (úkapy provozních kapalin, havárie) nemohlo dojít ke kontaminaci povrchových a podzemních vod - jako nejvhodnější se jeví realizace oddílené kanalizace s dostatečně dimenzovanými technickými opatřeními např. v podobě LAPOLů. V projektovém návrhu plochy by měly být také zohledněny požadavky ČSN 73 6056 – Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel, včetně doplňujících norem a ČSN 83 0917 (nahrazena ČSN 75 6551) – Odvádění a čištění odpadních vod s obsahem ropných látek; situaci týkající se případné kontaminace vodotečí solemi bude nutné vyhodnotit až na základě detailnějších technických podkladů (např. v rámci DSP)⁴³;

v období výstavby je nutno dbát na bezvadný stav mechanizace, minimalizovat úkapy provozních kapalin.

- **pro vznik rozvojových (průmyslových) aktivit**, které budou mít pozitivní dopad na socioekonomickou situaci navrhujeme přednostní využití v ÚPD již vymezených a schválených ploch.

pozn.: V současnosti není známa přesná charakteristika záměrů potenciálně realizovatelných v rámci těchto již schválených ploch. Nelze proto ani podrobněji odhadnout požadavky na dopravní obslužnost těchto ploch (ať už dopravy nákladní či dopravy osobní pro zaměstnance) a jejich vliv na změny dopravních intenzit v rámci dopravního skeletu města⁴⁴. Vzhledem k tomu, že se však plochy nachází v dobré dopravní dostupnosti z plánovaného obchvatu Břeclavi, lze předpokládat, že naprostá většina nákladní dopravy bude realizována mimo intravilán města. V případě realizace navrhované propojky Břeclav – Poštorná (Změna 5.03, Var.A) bude také zajištěno dobré dopravní spojení pro potenciální zaměstnance z centrální městské zóny.

⁴³ V případě nevyhovujících výsledků směšovací rovnic doporučujeme zvážit použití alternativních posypových materiálů (inert či alternativní chemický posyp CMA – octan hořečnato-vápenatý).

⁴⁴ V závislosti na zvoleném průmyslu mohou nákladní dopravní intezity dosahovat např. pouze několik nákladních automobilů za týden ale i několik desítek za den.

ZMĚNA 5.03 – SILNIČNÍ PROPOJENÍ BŘECLAV - POŠTORNÁ

Pro eliminaci negativních vlivů na životní prostředí identifikovaných v rámci kapitoly 6 jsou navržena následující opatření:

- **zmírňující a kompenzační opatření – soustava Natura 2000** – (dle zpracovaného Natura-posouzení) - *Pro stanovení přesného rozsahu případných kompenzačních opatření je nutné na základě projektu jednotlivých záměrů stanovit plochu zničených nebo poškozených biotopů podle jejich typů a stanovit potenciální možnost zasažených jedinců a populací. Poškozené nebo zastavěné plochy je pak možno kompenzovat. Plocha provedených opatření bude stanovena na základě poškozených ploch a hodnotnosti jejich náhrady. Pro kompenzaci negativního ovlivnění je možné navržené způsoby kompenzačních opatření použít v kombinaci nebo jednotlivě. Jako jeden ze způsobů kompenzačního opatření je přípustné nahrazení zaniklé rozlohy lokalit soustavy Natura 2000 jinou plochou zaniklého biotopu stejného druhu a kvality ve stejné geografické oblasti na území ČR. Jinou možností je zlepšení stávajícího stavu biotopů v dotčených lokalitách. Toto zlepšení stavu může spočívat například v přeměně odpovídající rozlohy biotopů mapovaných jako biotopy nepřirodní (doplňkové) v biotopy přírodní. V zasažených lokalitách se jedná například o přeměnu biotopu X9 (lesní kultury s nepůvodními dřevinami) v biotopy blízké původním lužním lesům (L2.3). Managementový zásah by v tomto případě spočíval ve vykácení stanovištně a geograficky nepůvodních dřevin a jejich nahrazení druhy reprezentující přirozenou druhovou skladbu. Možná je také výsadba nových ploch lesních biotopů na plochách nelesních doplňkových biotopů. U nelesních biotopů jako kompenzační opatření v úvahu připadá zlepšení stavu biotopů stávajících, a to zejména vhodnými managementovými opatřeními. Možné je též prověřit stav nepřirodních lesních biotopů v lokalitách s ohledem na jejich možnou revitalizaci v náhradu za biotopy zničené či poškozené. Další přípustnou možností je pokusit se vytvořit nové plochy biotopů vytvořením náhrady za poškozené nebo zaniklé biotopy. Jednalo by se například o vysázení lužního lesa na vhodných stanovištích. Plocha nově založeného biotopu by měla být 2,5 až 3 x větší než plocha zabraná. Plocha nově vytvořeného biotopu by měla být v době realizace koncepce alespoň částečně funkční. Jednotlivé druhy zasažených rostlin a živočichů jenž jsou předměty ochrany lze kompenzovat zlepšením jejich životních podmínek a stavu jejich stanovišť v rámci stávajících EVL a PO, nebo vytvořením vhodných náhradních biotopů.*

Zmírňující opatření

Dále lze přijmout opatření, která však nelze nazvat kompenzační. Jedná se o opatření snižující vlivy koncepce na lokality minimalizací dopadů při její realizaci. Tato opatření je nutné konzultovat s projektanty realizujícími záměr a přizpůsobit je technickým možnostem.

- *trasu upřednostněné varianty změny A5.03 vést v těsné souvislosti se stávající železniční tratí, a minimalizovat plochy samotného napojení na komunikaci I/55*
- *minimalizovat zásahy do okolního prostředí záměrů, a to včetně kácení, narušování půdního povrchu apod*
- *doprava stavebního materiálu musí probíhat na území EVL pouze v trase stavby, neměly by být budovány žádné obslužné a přístupové komunikace a to ani dočasného charakteru*
- *zakládáním tělesa stavby zajistit kontinuitu toků mělkých podpovrchových vod a kontinuitu toků povodňových vod (např. soustavou propustků)*

- *přemostění vodních toků zajistit tak, aby šířka mostní konstrukce byla minimálně trojnásobkem průměrné šířky přemostňovaného toku, čímž bude zajištěna migrace organismů podél toku a zůstanou tak částečně zachovány toky podpovrchových vod.*
- *stavební činnost optimalizovat do období mimo dobu zvýšené citlivosti předmětů ochrany (např. v období rozmnožování)*
- *zajistit biologické hodnocení (dle §67 zákona č. 114 o ochraně přírody a krajiny v platném znění) místa záměru a jeho okolí se zaměřením na předměty ochrany a další významné druhy*
- *zajistit odborný biologický dozor autorizovanou osobou po dobu realizace záměru jako preventivní opatření možných škod na předmětech ochrany*
- *v případě zjištění chráněných a ohrožených živočichů během stavby postupovat v souladu s §§ 50 a 56 zákona č. 114 o ochraně přírody a krajiny v platném znění*
- *vybudovat protihlukové stěny a a zajistit další opatření které budou pomocí vegetace tlumit hlukové a světelné znečištění*
- *zajistit dlouhodobou kontrolu výskytu invazních druhů rostlin na území záměrů a na všech plochách v jejich okolí, a v případě výskytu invazních druhů rostlin neprodleně přikročit k jejich likvidaci*
- *zajistit dlouhodobý monitoring vlivu záměrů na lokality, v případě zjištění negativního ovlivnění přijmout odpovídající opatření zmírňující zjištěné vlivy*

Vzhledem k ekosystémové provázanosti mají výše zmíněná opatření samozřejmě ve svém působení také dopad na další dílčí charakteristiky ŽP. Uvedená opatření tak budou přirozeně synergická s dalšími navrženými opatřeními, mezi něž patří:

- pro minimalizaci negativního ovlivnění **krajinných a kulturních charakteristik** doporučujeme volit *Variantu A* nebo *B*. V případě *Varianty A* lze očekávat, že navržená protihluková opatření (viz dále) také vizuálně vhodně odstíní prostor s frekventovanou dopravou (silnice, železnice) od obytné zóny. V úseku přechodu přes řeku Dyji navrhujeme vzhledem k estetické vyváženosti Smetanova nábřeží volit most, který bude dostatečně respektovat harmonické měřítko lokality.
- z hlediska minimalizace negativního ovlivnění **vodních zdrojů a hydrogeologických charakteristik** území doporučujeme vzhledem k délce (v tomto případě riziko potenciálního negativního ovlivnění úměrně narůstá s délkou varianty) a vzdálenosti od jímacího území Kančí obora, volit *Variantu A*. Z hlediska ovlivnění hydrogeologie (CHOPAV) navrhujeme zvážit plné svedení srážkových vod z komunikace např. přes systém LAPOLů.
- z hlediska **záboru půd ZPF** s cennější třídou ochrany a po zvážení kvalitativně- kvantitativních charakteristik zabíraného **PUPFL** navrhujeme volit *Variantu A* (viz též kap. 3.4.)

- z hlediska zachování migrační prostupnosti NRBK Soutok – Údolí Dyje doporučujeme volit *Variantu A*, která naruší pouze osu NRBK vedenou podél Dyje. Vliv tohoto přerušení lze dostatečně eliminovat vhodně dimenzovaným mostním objektem.
pozn. hledisko migrační prostupnosti v nivní části biokoridoru souvisí v této Variantě A s řešením obchvatu I/55 – dostatečné zachování migračního potenciálu, proto musí být řešeno již v rámci projektových dokumentací a správních řízení vztahujících se k tomuto záměru (v dubnu 2007 nabylo pro tuto stavbu právní moci územní rozhodnutí).
- pro eliminaci negativních dopadů na ekosystémy (resp. VKP) lze vzhledem k systémovému působení dílčích složek ŽP v podstatě volit stejná opatření a jejich kombinace, jaká jsou již navržena v předchozích odstavcích (včetně opatření navržených v rámci Natura-posouzení)⁴⁵. Z tohoto pohledu lze proto nejlépe hodnotit *Variantu A*.
- hlukového a emisního zatížení - po vyhodnocení vlivů uvedených v kapitole 6 navrhujeme k realizaci *Variantu A*. V prostoru ulice Břetislavova doporučujeme realizovat vhodné protihlukové opatření (protihluková stěna, nebo, dovolí-li to prostorové podmínky, zemní val doplněný vhodnou vegetační úpravou). Uvedené opatření bude také eliminovat hlukové zatížení vznikající kumulací provozu železnice a silnice

Pozn.: Obecně platí, že výše uvedené problémy budou detailněji řešeny procesem EIA a následnými správními řízeními v rámci jednotlivých složkových zákonů.

⁴⁵ Pro případnou eliminaci vlivů na vegetaci způsobenou zimní údržbou (použ. NaCl) navrhujeme v této cenné oblasti použití alternativního materiálu (inertní posypový materiál nebo **CMA** – octan hořečnato-vápenatý). Je však nutné zdůraznit, že EVL, která se nachází v hodnoceném území mají navrhovanou kategorii ochrany CHKO. Na základě ustanovení §26 zák. č. 114/1992 Sb. je na celém území chráněných krajinných oblastí provádění chemického posypu cest zakázáno.

8. VÝČET DŮVODŮ PRO VÝBĚR ZKOUMANÝCH VARIANT A POPIS, JAK BYLO POSUZOVÁNÍ PROVEDENO, VČETNĚ PŘÍPADNÝCH PROBLÉMŮ PŘI SHROMAŽĎOVÁNÍ POŽADOVANÝCH ÚDAJŮ

Při hodnocení záměru byly srovnávány dvě aktivní varianty pro Změnu 5.02 a tři aktivní varianty pro Změnu 5.03 s variantami nulovými (tzn. nerealizace záměrů).

Posouzení vycházelo ze srovnání závěrů uvedených v rámci **kapitoly 2.2.** („Pravděpodobný vývoj životního prostředí v dotčeném území bez provedení koncepce“ – odpovídá popisu stavu pro nulovou variantu) a závěrů plynoucích z **kapitoly 6.** a **7.**

Na základě aktuálně známých informací lze pro **Změnu 5.02 - Veřejné logistické centrum (VLC)** konstatovat následující:

- z důvodu významného záboru ZPF s půdami v třídách ochrany I. a II. (nejkvalitnější hodnocené půdy) nelze ke schválení doporučit žádnou z uvedených Variant v podobě navrhované Koncepce.
- z důvodu nesporného přínosu, který bude mít vlastní VLC zajišťující kombinovanou (intermodální) dopravu, doporučujeme realizaci tohoto dílčího záměru včetně doprovodné infrastruktury; z dalších dílčích ploch navržených pro smíšenou funkci výrobní nelze s ohledem na zábor nejcennějších půd doporučit žádnou z navrhovaných
- z Koncepce předložených variant situování vlastního VLC doporučujeme volit Variantu B, a to hlavně z důvodu nižšího záboru nejcennějších půd;
- v otázce negativního zásahu do VKP doporučujeme po zvážení dopadů na ZPF také volit umístění vlastního VLC v souladu s Variantou B, a to za podmínky realizace kompenzačních opatření uvedených v kapitole 7; lze předpokládat, že uvedenými opatřeními se dokonce stav VKP v porovnání se stavem současným v určitých ohledechlepší
- také z hlediska případného hlukového zatížení doporučujeme s ohledem na větší vzdálenost od obytné zóny volit realizaci vlastního VLC dle Varianty B
- pro vznik rozvojových aktivit, které budou mít pozitivní dopad na socioekonomickou situaci navrhujeme přednostní využití v ÚPD již vymezených a schválených ploch

Z uvedeného vychází jako nejvhodnější následující řešení:

Realizace pouze vlastního VLC s doprovodnou infrastrukturou a to ve Variantě B navržené Konceptem za splnění dostatečných kompenzačních podmínek zásahu do VKP.

Situování dalších výrobních aktivit volit do ploch s nižší environmentální hodnotou (např. plochy v J části Poštorné, které jsou již navrhovány schválenou ÚPD).

Na základě aktuálně známých informací lze pro **Změnu 5.03 – Silniční propojení Břeclav – Poštorná** konstatovat následující:

- po zvážení vlivů na soustavu Natura 2000 a obecně na přítomné ekosystémy (včetně vyhodnocení vlivu na VKP) a migrační prostupnost (NRBK Soutok – Údolí), po zvážení rizik negativního ovlivnění jímacího území Kančí obora a obecně s přihlédnutím k ovlivnění hydrogeologických charakteristik (včetně vlivu na CHOPAV Kvartér řeky Moravy), dále po vyhodnocení vlivu na krajinné a kulturní charakteristiky, zábory ZPF a PUPFL a samozřejmě též po zhodnocení vlivu na stránku dopravní, hygienickou a dopravně-bezpečnostní lze konstatovat, že **nejpříjemněji se jeví realizace aktivní Varianty A doplněná odpovídajícími protihlukovými opatřeními v prostoru ulice Břetislavova.**

Obecně lze konstatovat, že SEA posouzení bylo zpracováno dle Metodiky MŽP a Metodického výkladu MŽP (viz Úvod) a bylo provedeno v souladu se Zadáním a Stanovisky dotčených orgánů a organizací. Samozřejmě byla také zohledněna všechna související zákonná ustanovení. Dále se vycházelo z různých odborných podkladů a podkladů poskytnutých Městským úřadem v Břeclavi (pověřený obecní úřad, obec s rozšířenou působností) či Krajským úřadem Jihomoravského kraje (ústní či písemná forma). Nedílnou součástí SEA posuzování byla také provedená místní terénní šetření.

9. STANOVENÍ MONITOROVACÍCH UKAZATELŮ (INDIKÁTORŮ) VLIVU KONCEPCE NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

Obecně jsou základním ukazatelem pro stanovení těchto indikátorů nejvíce ovlivněné oblasti ŽP a oblasti u nichž potenciálně dojde k nejvýraznější změně oproti stávajícímu stavu.

V případě Změny 5.02 (realizace pouze vlastního VLC v alternativní podobě) lze v souvislosti s monitoringem hovořit o sledování stavu kvality povrchových a podzemních vod a vyhodnocování obsahu nebezpečných či potenciálně škodlivých látek (NEL, soli, těžké kovy, apod.)

V souvislosti s monitoringem vlivů vyvolaných realizací Změny 5.03 – Varianta A lze s ohledem na hydrogeologické charakteristiky (které v tomto případě také velmi významně ovlivňují soustavu Natura 2000 – resp. předměty ochrany v dotčených EVL) doporučit monitoring podzemních vod a vyhodnocování obsahu nebezpečných či potenciálně škodlivých látek (NEL, těžké kovy, apod.). V návaznosti na tato šetření provádět vyhodnocování kvality (vitality) okolních, potenciálně zasažených, biocenóz. Obdobné vyhodnocení by bylo vhodné provádět též na náhradních plochách, zřízených jako kompenzace za plochy zničené – zde je třeba sledovat hlavně vitalitu nových fytoocenóz.

Dále by bylo vhodné zajistit dlouhodobou kontrolu výskytu invazních druhů rostlin na území záměru a na všech plochách v jeho okolí a v případě výskytu těchto druhů neprodleně přikročit k jejich likvidaci.

Na ulici Břetislavova dále doporučujeme monitorovat hlukovou zátěž, a to jak v období před tak i v období po realizaci.

Výše uvedené sledované faktory je možné také použít jako základní indikátory vlivu koncepce na ŽP – jejich monitoringem bude možné relativně snadno kvantifikovat míru ovlivnění ŽP a na základě těchto měření pak případně dodatečně upřesnit či upravit např. některá technická opatření stavby.

10. POPIS PLÁNOVANÝCH OPATŘENÍ K ELIMINACI, MINIMALIZACI A KOMPENZACI NEGATIVNÍCH VLIVŮ ZJIŠTĚNÝCH PŘI PROVÁDĚNÍ KONCEPCE

Opatření navržená pro realizaci (tzn. „provádění koncepce“) záměru jsou uvedena již v kapitole 7. Jak již bylo uvedeno opatření uvedená v předkládaném SEA posouzení jsou s ohledem na dostupné informace navržena pouze v obecnější rovině. Detailnější kroky vedoucí k eliminaci či minimalizaci negativních vlivů je nutné zhodnotit či navrhnout až např. v rámci případného EIA posouzení.

11. STANOVENÍ INDIKÁTORŮ (KRITÉRIÍ) PRO VÝBĚR PROJEKTU

Obecně platí, že pro předcházení možným střetům při schvalování projektů vyplývajících z koncepce se zájmy ochrany životního prostředí je v rámci SEA posouzení vhodné doporučit seznam indikátorů, respektive kritérií, pro hodnocení předkládaných projektů z hlediska životního prostředí.⁴⁶

Kritéria, jež budou rozhodující pro výběr projektu jsou v podstatě uvedena v rámci kapitoly 8.

V případě Změny 5.02 se jedná hlavně o zohlednění co nejmenšího záboru půdy s tř. ochrany I. a II. záboru a dále volba varianty s co nejnižším zásahem do přítomných VKP.

V případě Změny 5.03 by měla být upřednostněna taková řešení, která:

- zajistí dobrý odvod a přečištění potenciálně znečištěných srážkových vod
- umožní bezproblémovou migraci v rámci NRBK Soutok – Údolí Dyje a tedy i podél Dyje
- maximálně sníží hlukové zatížení na ulici Břetislavova a zároveň budou esteticky vhodná pro danou lokalitu

⁴⁶ Dle Metodiky posuzování vlivů koncepcí podle zákona č. 100/2001 Sb.; kritéria mohou být splněna před vlastním zpracováním projektu, pak jde o tzv. **předprojektové hodnocení**, které zefektivní přípravu projektové dokumentace a umožní včas identifikovat oblasti možných negativních interakcí s oblastí životního prostředí. Tato kritéria je možno naplnit až při předložení konkrétního projektu, pak jde o tzv. **formální hodnocení**, které je často povinnou součástí rozhodování o podpoře jednotlivých projektů. Jeho provedení umožňuje detailně posoudit míru zohlednění referenčních cílů ochrany životního prostředí na úrovni jednotlivých předkládaných projektů.

12. VLIVY KONCEPCE NA VEŘEJNÉ ZDRAVÍ

V případě Změny 5.02 (alternativa doporučená SEA hodnocením) se v lokálním měřítku významný vliv na veřejné zdraví neočekává.

Z hlediska regionálního resp. celorepublikového přínosu v podobě určitého snížení těžké silniční nákladní dopravy se všemi pozitivními důsledky na hygienu a bezpečnost lze očekávat určité v současnosti však velmi obtížně kvantifikovatelné zlepšení.

Realizace Změny 5.03 (společně s realizací obchvatu I/55) dle modelů dopravních intenzit podstatnělepší celkovou hygienickou a dopravně-bezpečnostní situaci na ul. 1.máje s tím, že nově bude výrazněji zatížena ulice Břetislavova. V případě realizace navržených opatření však lze předpokládat, že toto zatížení nebude významné (dále viz např. kapitola 7, 8 a 9).

13. NETECHNICKÉ SHRNUÍ VÝŠE UVEDENÝCH ÚDAJŮ

Předmětem hodnocení předkládaného SEA posouzení je „Územní plán sídelního útvaru Břeclav - Změna č. 5.02 a 5.03“ ve fázi Konceptu.

ZMĚNA 5.02 – VEŘEJNÉ LOGISTICKÉ CENTRUM (VLC)

Navrženo ve dvou variantách (*Varianty A, B*), z nichž každá v sobě zahrnuje jak plochy návrhové, tak plochy rezervní (obě varianty mají přibližně stejný rozsah těchto ploch). Dílčími záměry, které jsou v rámci této Změny vymezeny jsou vlastní VLC (cca 30 ha), plochy určené pro smíšenou funkci výrobní (cca 40 ha), plochy pro doprovodnou infrastrukturu a zeleň (cca 20 ha); dále jsou vymezeny plochy rezervní určené převážně pro smíšenou funkci výrobní (cca 90- 100 ha).

Posuzovaná plocha je v současnosti intenzivně zemědělsky obhospodařována, z cennějších přírodních segmentů lze jmenovat přítomnost bezejmenných vodotečí (VKP „ze zákona“). Na ploše jsou zastoupeny nejcennější půdy převážně s třídou ochrany I. a méně pak II.

Z hlediska posouzení vlivu na ŽP jsou obě Konceptem navržené varianty v dané podobě nepřijatelné, právě z důvodu významného zásahu do bonitně nejcennějších půd.

Akceptovatelná je pouze realizace vlastního VLC s doprovodnou infrastrukturou a to ve variantě, které nejméně zasáhne nejcennější půdy – tzn. z Konceptem předložených variant

lokalizace vlastního VLC jde o **Variantu B**. Zásah do VKP bude nutno řešit vhodnými kompenzačními opatřeními.

Situování dalších výrobních aktivit doporučujeme do ploch s nižší environmentální hodnotou (např. plochy v J části Poštorné, které jsou již pro tento účel navrhovány schválenou ÚPD a u nichž je také zajištěna dobrá dopravní dostupnost).

ZMĚNA 5.03 – SILNIČNÍ PROPOJENÍ BŘECLAV – POŠTORNÁ

Jedná se o nově budovanou silniční propojku, která má zajistit rezervní spojení mezi částmi Břeclav a Poštorná a která má v kombinaci s plánovaným obchvatem I/55 výrazně odlehčit zatíženou dopravní tepnu 1. máje. Změna je navrhována ve třech variantách, z nichž *Var.A* částečně využívá budoucího obchvatu I/55 a *Var.B* a *C* jsou nově vybudovány celé.

Zasažené území je z pohledu charakteristik ŽP relativně velmi cenné – nachází se zde soustava Natura 2000 (*EVL CZ0624119 Soutok – Podluží*, *EVL CZ0624099 Niva Dyje*, *PO CZ0621027 Soutok – Tvrdonicko*), segment ÚSES - NRBK Soutok – Údolí Dyje, Přírodní park Niva Dyje, VKP „ze zákona“ (vodní toky Dyje, Včelínek; nivy těchto toků, vodní nádrž Včelínek a lesní celky), CHOPAV Kvartér řeky Moravy, jímací území Kančí obora, CHLÚ Břeclav II – surovina ropa a zemní plyn a krajinná památková zóna Lednicko–valtický areál.

Po zvážení vlivů na soustavu Natura 2000 a obecně na přítomné ekosystémy (včetně vyhodnocení vlivu na VKP) a migrační prostupnost (NRBK Soutok – Údolí), po zvážení rizik negativního ovlivnění jímacího území Kančí obora a obecně s přihlédnutím k ovlivnění hydrogeologických charakteristik (včetně vlivu na CHOPAV Kvartér řeky Moravy), dále po vyhodnocení vlivu na krajinné a kulturní charakteristiky, zábory ZPF a PUPFL a samozřejmě též po zhodnocení vlivu na stránku dopravní, hygienickou a dopravně-bezpečnostní bylo SEA posouzením konstatováno, že nejpříjemněji se jeví realizace aktivní Varianty A doplněná odpovídajícími protihlukovými opatřeními v prostoru ulice Břetislavova.

14. ZÁVĚR

Závěrem lze konstatovat, že vyhodnocená Změna 5.02 – Veřejné logistické centrum (VLC) se jeví v rozsahu navrženém Konceptem u obou předložených variant (*A* i *B*) jako nepřijatelná, a to z důvodu významného zásahu do bonitně nejcennějších půd. Vzhledem k významnému celospolečenskému přínosu je akceptovatelná pouze dílčí část změny č.5.02 a to realizace vlastního VLC s nezbytnou doprovodnou infrastrukturou, bez tzv.rezervních ploch a to v podobě *Varianty B* Konceptu.

Pro vznik rozvojových aktivit, které budou mít pozitivní dopad na socioekonomickou situaci navrhuje přednostní využití v ÚPD již vymezených a schválených ploch.

Změna 5.03 – Silniční propojení Břeclav – Poštorná se po zvážení a vyhodnocení vlivů na základní přítomné složky ŽP (soustavu Natura 2000 a obecně přítomné ekosystémy, migrační propustnost, jímací území vodních zdrojů, CHOPAV, krajinné a kulturní charakteristiky, zábory ZPF a PUPFL a dopravní, hygienické a dopravně-bezpečnostní faktory) jeví jako nepřijatelnější realizace aktivní Varianty A doplněná odpovídajícími protihlukovými opatřeními v prostoru ulice Břetislavova.

Vypracoval: **Mgr. Jiří BAKEŠ**

HBH Projekt spol. s r.o.; tel.: 539 090 038; e-mail: j.bakes@hbh.cz

Zodpovědný řešitel: **Mgr. Tomáš ŠIKULA**

(Držitel autorizace ke zpracování dokumentace a posudku MŽP ČR č.j.
8175/1488/OIP/03)

HBH Projekt spol. s r.o.; tel. 539 090 040; e-mail: t.sikula@hbh.cz

V Brně dne 31. 8. 2007

SEZNAM POUŽITÝCH ZKRATEK

- BPEJ** – bonitovaná půdně ekologická jednotka
ČSAV – Československá akademie věd
ČSN – Česká státní norma
EIA – posuzování záměrů dle Zákona o posuzování vlivů na životní prostředí (100/2001 Sb.)
EVL – Evropsky významná lokalita (dle „národního seznamu“)
CHLÚ - chráněné ložiskové území
CHOPAV - chráněná oblast přirozené akumulace vod
JMK – Jihomoravský kraj
MŽP – Ministerstvo životního prostředí
PO – ptačí oblast
PUPFL – pozemky určené k plnění funkce lesa
SEA – posuzování koncepcí dle Zákona o posuzování vlivů na životní prostředí (100/2001 Sb.)
TTP – trvalý travní porost
ÚPD – územně plánovací dokumentace
ÚPN VÚC – Územní plán velkého územního celku
ÚPSÚ – územní plán sídelního útvaru
ÚSES – územní systém ekologické stability
ÚTP – územně technický podklad
VKP – významný krajinný prvek
Zákon – zákon č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), jak vyplývá ze změn provedených zákonem č. 93/2004 Sb.
ZPF – zemědělský půdní fond

POUŽITÉ PODKLADY A LITERATURA

Břeclav - Územní plán sídelního útvaru – Změna č. 5.02, 5.03, 5.04 – Textová část – Urbanistické středisko Brno, spol. s r.o., červen 2007

Břeclav - Územní plán sídelního útvaru – Změna č. 5.02, 5.03, 5.04 – II. Odůvodnění změny č. 5.02, 5.03, 5.04 ÚPNSÚ Břeclav A) Textová část – Urbanistické středisko Brno, spol. s r.o., červen 2007

ÚPN SÚ Břeclav – změna č. 5.02-5.04 – Posouzení vlivů koncepce na evropsky významné lokality a ptačí oblasti dle § 45h a i zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny v platném znění – Mgr. Stanislav Mudra, Zbiroh, srpen 2007

Silnice I/55 Břeclav – obchvat - Oznamení podle zákona č.100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, §6 odst.1 a přílohy č.4 – Ing. Pavel Marťan, Brno, 2003

Studie proveditelnosti Veřejného logistického centra Břeclav - SUDOP Brno spol s r.o., prosinec 2003

ÚPN SÚ Břeclav – změna č. 5.01 – Silnice I/55, Břeclav – obchvat a variantní řešení - Posouzení vlivů koncepce na evropsky významné lokality a ptačí oblasti dle § 45h a i zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny v platném znění – Mgr. Stanislav Mudra, Zbiroh, srpen 2006

Generel dopravy města Břeclav – Návrhová část – DHV CR, spol. s r.o., květen 2005

Územní plán velkého územního celku Břeclavska – UAD - STUDIO, spol.s r.o., listopad 2006

Dopravní politika České republiky pro léta 2005 – 2013 - Ministerstvo dopravy ČR

REDETRAL – Component 2 – General Strategy – South-East Region Authority, prosinec 2005

REDETRAL, logistické centrum Břeclav – pilotní projekt – DHV CR, spol. s r.o., červen 2006

Program rozvoje Jihomoravského kraje – DHV CR, spol. s r.o., Brno, únor 2002 (v roce 2003 částečná aktualizace)

Quitt, E. (1971): *Klimatische Gebiete der Tschechoslowakei*. Studia geographica 16, Brno, GGÚ ČSAV, 73 str. + mapa 1:500 000.

Quitt, E. (1979): *Mezoklimatické regiony ČSR. 1:500 000*. Brno, GGÚ ČSAV.

Culek, M. a kol. (1996): *Biogeografické členění České republiky*. Enigma, Praha.

Demek, J. a kol. (1987): *Zeměpisný lexikon ČSR – Hory a nížiny*. Academia Praha.

Benešová, S. (1987): *Zatížení dešťových odpadních vod ropnými látkami*. Sborník ochrany vod ropných havárií, Praha.

Vlček a kol. (1984): *Zeměpisný lexikon ČSR – Vodní toky a nádrže*. Academia Praha.

Smolík, L. (1957): *Pedologie*. SNTL Praha, Praha.

Šarapatka, B. (1996): *Pedologie*. učební skripta“, UP Olomouc.

Dále byly použity informace z těchto zdrojů: internet, příslušné právní normy a metodické pokyny