

**MINISTERSTVO ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ**  
100 10 PRAHA 10 - VRŠOVICE, Vršovická 65

V Praze dne 13. 5. 2005  
Č.j.: 4061/OPVI/05

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

podle § 10 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí)

**I. Identifikační údaje**

- Název záměru:** Rychlostní silnice R52 Pohořelice – Mikulov (Drasenhofen)
- Rozsah záměru:** Novostavba rychlostní komunikace s minimálními parametry odpovídajícími kategorii R26,5/120.  
Varianta 1: délka 22 572 m (km 16 670 – 39 242)  
Varianta 1x: délka 22 543 m (km 16 670 – 39 213)  
Varianta 2: délka 24 279 m (km 16 670 – 40 949)  
Varianta 0: délka 23 000 m (stávající silnice I/52)
- Umístění záměru:** kraj: Jihomoravský  
obce: Bavory, Brod nad Dyjí, Březí, Dobré Pole, Dolní Dunajovice, Drnholec, Horní Věstonice, Mikulov, Novosedly, Pasohlávky, Perná, Pohořelice, Vlasatice  
k.ú.: Brod nad Dyjí, Březí, Dobré Pole, Dolní Dunajovice, Drnholec, Horní Věstonice, Mikulov, Novosedly, Pasohlávky, Perná, Pohořelice, Vlasatice
- Oznamovatel:** Ředitelství silnic a dálnic ČR
- IČ oznamovatele:** 65 99 33 90
- Sídlo oznamovatele:** Na Pankráci 56  
145 05 Praha 4

## **II. Průběh posuzování**

**Zpracovatel oznámení:** Ing. Petr Tovaryš  
ENVIROAD s.r.o.  
Chelčického 4  
702 00 Ostrava  
osv. odborné způsobilosti č.j. 914/139/OPVŽP/95

**Datum předložení oznámení:** 15. 1. 2003

**Zpracovatel dokumentace::** Mgr. Tomáš Šikula  
HBH projekt spol. s r.o.  
Kabátníkova 5  
602 00 Brno  
osv. odborné způsobilosti č.j. 8175/1488/OIP/03

**Datum předložení dokumentace::** 17. 12. 2003

**Zpracovatel posudku:** RNDr. Vladimír Ludvík  
EKOTEAM  
Veverkova 1343  
500 02 Hradec Králové  
osv. odborné způsobilosti č.j. 5278/850/OPV/93

**Datum předložení posudku:** 10. 3. 2005

**Veřejné projednání:** místo veřejného projednání: Mikulov  
datum veřejného projednání: 14. 4. 2005

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

- 15. 1. 2003 – obdržel příslušný úřad (MŽP) oznámení s náležitostmi dle přílohy č. 3 k zákonu č. 100/2001 Sb. zpracované oprávněnou osobou, která je držitelem autorizace ve smyslu zákona č. 100/2001 Sb., Ing. Petrem Tovaryšem.
- 27. 1. 2003 - bylo oznámení předáno dotčeným územním samosprávným celkům a dotčeným správním úřadům ke zveřejnění a vyjádření.
- 23. 5. 2003 - vydal příslušný úřad závěr zjišťovacího řízení s upřesněním informací, které bylo vhodné uvést do dokumentace zpracované dle přílohy č. 4 k zákonu č. 100/2001 Sb.
- 17. 12. 2003 - obdrželo MŽP dokumentaci dle přílohy č. 4 k zákonu č. 100/2001 Sb. zpracovanou Mgr. Tomášem Šikulou.
- 19. 12. 2003 - byla dokumentace předána dotčeným územním samosprávným celkům a dotčeným správním úřadům ke zveřejnění a vyjádření.

- 15. 1. 2004 - byl příslušným úřadem pověřen RNDr. Vladimír Ludvík zpracováním posudku.
- 10. 3. 2005 - obdržel příslušný úřad zpracovaný posudek.
- 14. 3. 2005 - byla společně s posudkem rozeslána studie vlivu stavby „Rychlostní silnice R52 Pohořelice – Mikulov (Drasenhofen)“ na stanoviště a druhy evropsky významných lokalit a ptačích oblastí soustavy NATURA 2000.
- 25. 3. 2005 - byla rozeslána pozvánka na veřejné projednání dotčeným územním samosprávným celkům a dotčeným správním úřadům.
- 14. 4. 2005 – se uskutečnilo veřejné projednání záměru.
- Závěry zpracovatele posudku:

Zpracovatel posudku po vyhodnocení dokumentace, obdržených vyjádření a na základě dalších podkladů a veřejného projednání doporučuje příslušnému úřadu vydat souhlasné stanovisko pro realizaci záměru ve variantě 1x za respektování podmínek uvedených v tomto stanovisku.

- Závěry veřejného projednání:

Veřejné projednání proběhlo v souladu s § 17 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), a s § 4 vyhlášky MŽP ČR č. 457/2001 Sb., o odborné způsobilosti a o úpravě některých dalších otázek souvisejících s posuzováním vlivů na životní prostředí. Na veřejném projednání byly vlivy záměru projednány ze všech podstatných hledisek.

Zároveň byli účastníci veřejného projednání seznámeni se obsahem studie vlivu stavby na stanoviště a druhy evropsky významných lokalit a ptačích oblastí soustavy NATURA 2000, zpracované RNDr. Oldřichem Buškem, autorizovanou osobou dle zák. č. 114/1992 Sb.

Podrobněji jsou výsledky veřejného projednání specifikovány v zápisu z veřejného projednání č.j 3493/OPVI/05 ze dne 22. 4. 2005.

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

1. Jihomoravský kraj
2. Obec Bavory
3. Obec Brod nad Dyjí
4. Obec Březí
5. Obec Dobré Pole
6. Obec Dolní Dunajovice
7. Obec Drnholec
8. Obec Horní Věstonice
9. Město Mikulov
10. Obec Novosedly
11. Obec Pasohlávky
12. Obec Perná
13. Město Pohořelice

14. Obec Vlasatice
15. Krajský úřad Jihomoravského kraje
16. Městský úřad Mikulov
17. Městský úřad Pohořelice
18. Správa CHKO Pálava
19. Krajská hygienická stanice Jihomoravského kraje se sídlem v Brně
20. Česká inspekce životního prostředí, oblastní inspektorát Brno
21. Ministerstvo zdravotnictví
22. Ministerstvo zemědělství
23. MŽP ČR - odbor posuzování vlivů na životní prostředí a IPPC
24. MŽP ČR - odbor ekologie krajiny a lesa
25. MŽP ČR - odbor zvláště chráněných částí přírody
26. MŽP ČR - odbor ochrany vod
27. MŽP ČR - odbor výkonu státní správy Brno
28. Občanské sdružení NEBOJSA
29. Občanská iniciativa Rosa Igel
30. Občanská iniciativa Poysbrunn
31. Strana zelených, Krajská organizace Jihomoravského kraje
32. Další vyjádření veřejnosti

### **III. Hodnocení záměru**

#### ***III.1. Souhrnná charakteristika předpokládaných vlivů záměru na životní prostředí z hlediska jejich velikosti a významnosti (včetně hodnocení vlivů záměru na území evropsky významných lokalit nebo ptačích oblastí):***

Záměr byl předložen ve třech aktivních variantách (1, 1x a 2). Dále byla hodnocena neaktivní varianta 0 – zachování stávajícího stavu.

#### **Záměr ve variantě 1**

*Vlivy na území evropsky významných lokalit a ptačích oblastí:*

Trasa varianty 1 prochází vyhlášenou ptačí oblastí systému Natura 2000 Věstonická nádrž a významně narušuje biocentrum Horní luh. Z hlediska předmětů ochrany je realizace stavby ve variantě 1 nepřijatelná, neboť výrazným negativním způsobem ovlivňuje prioritní stanoviště 91E0\* - smíšené jasanovo-olšové lužní lesy temperátní a boreální Evropy (*Alno-Padion*, *Alnion incanae*, *Salicion albae*). Tato varianta byla vyhodnocena jako varianta s největším negativním vlivem na evropsky významné lokality a ptačí oblasti.

#### **Záměr ve variantě 1x**

Vlivy na obyvatelstvo prostřednictvím ovzduší budou malé svým rozsahem - projeví se v nejbližším okolí uvažovaného záměru - a málo významné - budou hluboko pod bezpečnými limity z hlediska zdravotních rizik.

Vlivy na ovzduší budou malé svou velikostí - projeví se v nejbližším okolí uvažovaného záměru a budou hluboko pod stanovenými limity na ochranu životního prostředí.

Vlivy na obyvatelstvo prostřednictvím hluku budou malé svým rozsahem - projeví se lokálně v nejbližším okolí uvažovaného záměru v části Nové Vsi, u 7 lokalit s menšími skupinami domů, resp. jednotlivými domky a u rekreačního areálu na břehu Horní novomlýnské nádrže. Předpokládá se podlimitní ovlivnění cca 220 obyvatel.

Vlivy hluku se projeví v nejbližším okolí uvažovaného záměru. Výpočet signalizuje možné výhledové překračování hlukových limitů v rekreačně využívaném území na břehu Horní novomlýnské nádrže. Řešení ochrany tohoto rekreačního území před hlukem z provozu na trase R52 je navrženo až v etapě další projekční přípravy této varianty, protože v tomto případě bude nutno zohlednit i další aspekty a dopady vhodných protihlukových opatření jako např. vlivy na krajinný ráz, přelétající ptactvo apod.

Vlivy na půdu budou velké svým rozsahem – nevratný zábor 90,58 ha a budou významné – 18,45 ha v I. tř. ochrany ZPF a 20,16 ha ve II. tř. ochrany ZPF. I+II tř ochrany = 38,61 ha. Jižně od Novoveského rybníka (katastrální území Nová Ves) prochází v délce cca 250 m těsně podél intenzivního broskvoňového sadu. Rozšíření silnice nebude přímo redukovat tento sad a ani emisní zátěž z dopravy nebude podle výsledků exhalační a rozptylové studie významná. Podobná situace je poblíž "Spálené hospody" (k.ú. Perná), kde v délce přibližně 350 m prochází stávající i navržené trasy podél intenzivní vinice.

Vlivy na vodu budou za předpokladu splnění požadovaných podmínek malé svým rozsahem a málo významné. Vlivy na vodní zdroje budou malé svým rozsahem a málo významné, předpokládá se průchod po hranici ochranného pásma v délce 2 500 m.

Vlivy na faunu, flóru a ekosystémy budou velké z hlediska rozsahu a významné. Záměr umožňuje pravděpodobně pouze kompromisní převedení biokoridorů a migračních cest podél břehů Horní novomlýnské nádrže a dále v průběhu trasy pod Pálavou.

Vlivy na krajinu budou velké z hlediska rozsahu a významné. Nejvíce se projeví při přechodu Horní novomlýnské nádrže a při průchodu podél úpatí pálavských bradel. Ke zvýšení tohoto vlivu přispěje nutnost výstavby náhradního lokálního dopravního systému a vytvoření určité formy dopravního koridoru.

Během hodnocení vlivů nebyly nalezeny žádné předpokládané velmi významné nebo nadlimitní vlivy, které by zásadně vylučovaly realizaci záměru z hlediska vlivů na životní prostředí.

*Vlivy na území evropsky významných lokalit a ptačích oblastí:*

Zpracovatel studie vlivu stavby „Rychlostní silnice R52 Pohořelice – Mikulov (Drasenhofen)“ na stanoviště a druhy evropsky významných lokalit a ptačích oblastí soustavy NATURA 2000 doporučuje realizaci stavby ve variantě 1x za předpokladu, že přechod vodního díla Nové Mlýny bude proveden Horní (Mušovskou) nádrží (event. rozšířením hráze mezi Mušovskou a Věstonickou nádrží západním směrem).

### Záměr ve variantě 2

Vlivy na obyvatelstvo prostřednictvím ovzduší budou malé svým rozsahem - projeví se v nejbližším okolí uvažovaného záměru a budou hluboko pod bezpečnými limity z hlediska zdravotních rizik. Vlivy na ovzduší se projeví v nejbližším okolí uvažovaného záměru a budou hluboko pod stanovenými limity na ochranu životního prostředí.

Vlivy na obyvatelstvo prostřednictvím hluku budou malé svým rozsahem - projeví se lokálně v nejbližším okolí uvažovaného záměru v části Nové Vsi, u 7 lokalit s menšími

skupinami domů, resp. jednotlivými domky. U části obce Březí, kde se dle dokumentace očekávaly tyto vlivy je navrženo nové opatření – převedení R52 v tunelu, kterým budou uvedené vlivy eliminovány. Předpokládá se podlimitní ovlivnění cca 200 bydlících obyvatel.

Detailní řešení je navrženo v dalším stupni projektové přípravy stavby. Předpokládá se, že toto řešení bude kompromisem mezi požadavky- a u několika objektů budou významné - budou vyžadovat dodatečnou protihlukovou izolaci objektů. V případě pokračování stávajícího stavu budou významné vlivy hluku dosaženy podél všech silnic I. tř. v hodnoceném území.

Vlivy hluku budou malé - projeví se v nejbližším okolí uvažovaného záměru - a málo významné – očekávají se vlivy pod hlukovými limity.

Vlivy na půdu budou velké svým rozsahem – nevratný zábor 109,03 ha a budou významné – 27,76 ha v I. tř. ochrany ZPF a 5,45 ha ve II. tř. ochrany ZPF. I.+II. tř. ochrany = 33,21 ha. Částečně ruší stávající broskvoňový sad v délce cca 200 m a dále jižně od katastrální hranice Nová Ves - Pasohlávky vstupuje návrh trasy do broskvoňového sadu pod závlahou v délce cca 1100 m. V katastrálním území Brod nad Dyjí se trasa těsně přibližuje rohu pozemku s vinicí, vysazené na terénní vlně a prochází novou výsadbou vinice v délce cca 70 m. V katastrálním území Březí trasa v severní části území ve dvou případech se těsně dotýká vinice a v záhumenní trati severovýchodně od obce protíná menší pozemek s výsadbou vinice.

Vlivy na vodu budou za předpokladu splnění požadovaných podmínek malé svým rozsahem a málo významné. Vlivy na vodní zdroje budou malé svým rozsahem a významné. Předpokládá se průchod ochrannými pásmy v délce 1 800 m a podél hranice ochranného pásma v délce 2 500 m. Proto jsou v návrhu stanoviska navrženy konkrétní technické podmínky pro snížení tohoto vlivu.

Vlivy na faunu, flóru, ekosystémy a krajinu budou velké z hlediska velikosti a významné. Záměr prochází lokalitou Holenické pole, které využívá kulík zlatý během období tahu a rybák obecný zde získává potravu a hledá náhradní hnízdiště.

Vlivy na krajinu budou velké svým rozsahem a budou významné.

*Vlivy na území evropsky významných lokalit a ptačích oblastí:*

Vzhledem ke skutečnosti, že západní část Horní (Mušovské) nádrže je významným stanovištěm všech druhů vodních ptáků, a to až 10 000 ex. a především významným biotopem (lovištěm) rybáků obecných, které by bylo variantou č. 2 poškozeno nebo dokonce zničeno, zpracovatel studie vlivu stavby „Rychlostní silnice R52 Pohořelice – Mikulov (Drasenhofen)“ na stanoviště a druhy evropsky významných lokalit a ptačích oblastí soustavy NATURA 2000 tuto variantu nedoporučuje k realizaci. Tato varianta má větší negativní vliv na území evropsky významných lokalit a ptačích oblastí než varianta 1x.

### ***III.2. Hodnocení technického řešení záměru s ohledem na dosažený stupeň poznání pokud jde o znečišťování životního prostředí:***

Rychlostní silnice R52 musí splňovat následující podmínky:

- šířkové uspořádání odpovídající minimálně kategorii R 26,5/120, - všechna křížení mimoúrovňová.

Záměr byl předložen v následujících variantách:

#### Varianta 1

Tato varianta představuje dostavbu stávající silnice I/52 v úseku Pohořelice - Mikulov, od křižovatky silnice I/52 a II/381 na jihu Pohořelice (km 16,670), po státní hranici České republiky a Rakouska (km 39,242).

Trasa silnice I/52 je vedena od Nové Vsi jihovýchodním směrem, kde se předpokládá dostavba levého jízdního pásu (pro směr Mikulov - Pohořelice). V prostoru mezi RBC Pod silnicí (u VKP Betlém a VKP Horní Mušovský luh) a rekreační oblastí u motorestu ATC Merkur Pasohlávky navrhovaná trasa dostavby bude oddálena od stávající trasy směrem východně a zasáhne lesní masív biocentra.

Následující úsek silnice I/52 tvoří současně hráz Mušovské vodní nádrže na řece Dyji. Dostavbou rychlostní silnice v tomto úseku se rozumí vybudování zemního tělesa levého jízdního pásu, sloužícího pro jízdu ve směru od Mikulova do Pohořelice v odstupu cca 10 m od koruny stávající silnice (hráze). Toto řešení předpokládá zásah do přírodní rezervace Věstonické nádrže v délce cca 2 km.

Na pravém břehu Dyje se trasa stáčí k jihu a je vedena po hranicích CHKO Pálava. V úseku od Spálené hospody po Anenský vrch je z důvodu respektování hranic CHKO navržena dostavba pravého jízdního pásu, tj. pásu pro směr Pohořelice - Mikulov. Přechod dostavby mezi levým a pravým jízdním pásem je situován na pravém břehu Dyje, bezprostředně za hrází vodního díla.

Závěrečný úsek této varianty opouští stávající trasu silnice I/52 v prostoru Anenského vrchu a směřuje do západního obchvatu města Mikulov, prochází podél východního okraje zástavby průmyslové zóny a stáčí se do souběhu s železniční tratí, protíná výběžek CHKO Pálava mezi vrchem Šibeničnick a tratí ČD. Dále směřuje do prostoru celního hraničního přechodu Mikulov / Drasenhofen, kde navazuje na stávající silnici.

#### Varianta 1x

Od Varianty 1 se liší pouze v úseku km 23,000 - 28, 504. Varianta řeší průchod rychlostní silnice R52 nejcitlivějšími částmi řešeného území, a to v oblasti Horního luhu a přechodu Nových Mlýnů.

V úseku přechodu Nových Mlýnů je trasa vedena Horní (Mušovskou) nádrží podél stávající hráze s tím, že komunikace na hrázi zůstane zachována.

Od km 23,000 se navrhovaná rychlostní silnice stáčí podél stávající silnice I/52 ve vzdálenosti maximálně 100m. Poté se stáčí k jihu do Horní (Mušovské) nádrže. V km 25,000 – 27,200 přechází Horní (Mušovskou) nádrží. Polovina rychlostní silnice pro směr Mikulov – Pohořelice bude řešena v prostoru stávající silnice I/52, druhá polovina pro směr Pohořelice – Mikulov bude řešena v prostoru vzniklém přisypáním stávající hráze směrem do Horní nádrže. Rozsah přisypání bude umožňovat nejen výstavbu druhé poloviny R52, ale i realizaci protihlukových opatření, opatření proti ovlivnění světly automobilů, ozelenění pro minimalizaci vlivů na krajinu a umožní vybudování prvků pro ochranu vod. V prostoru výpustního objektu bude provedeno přemostění dle technických možností. Zároveň bude řešeno vhodné převedení stezky pro pěší a cyklisty při zachování podmínek vhodných pro pěší turistiku a cykloturistiku (splnění platných hlukových limitů pro místa sloužící rekreaci).

Na pravém břehu Dyje se trasa pravotočivým obloukem stáčí k jihu a v dlouhém přímém úseku, je vedena po hranicích CHKO Pálava.

#### Varianta 2

Tato varianta se shoduje s Variantou 1 po Novou Ves. Vychází z obchvatu Nové Vsi a pokračuje západně od obce Pasohlávky. Prochází v těsném souběhu se silnicí III/36913. Za místem křížení se silnicí III/36914 se stáčí vlevo a překračuje údolní nivu Dyje a vodní plochy Horní nádrže vodního díla Nové Mlýny v prostoru jihozápadně od obce Brod nad Dyjí.

Na pravém břehu Dyje trasa protíná PHO II vnitřní vodního zdroje Brod nad Dyjí podél jeho severního okraje. Jižně od Brodu nad Dyjí kříží silnici III/39615, prochází sedlem mezi vrchem Chlumek a Liščím vrchem, jde podél okrajů viničních tratí a stoupá směrem do sedla mezi Dunajovickými kopci a vrchem Kamrlice.

Za tímto sedlem, kde je navržený ekodukt délky cca 350 m se stáčí a klesá směrem mezi severní okraj zástavby obce Březí a vinice na Ořechové hoře. Kříží postupně silnici III/39617, silnici II/414, trať ČD a směřuje k průchodu CHKO Pálava mezi Šibeničním vrchem a tratí, který je shodný s Variantou 1.

#### **Přehled charakteristik variant**

	Jednotky	Varianta 1	Varianta 1x	Varianta 2
Staničení začátku úseku	m	16670	16670	16670
Staničení konce úseku	m	39242	39213	40949
Délka úseku	m	22572	22543	24279
Plocha vozovky	m <sup>2</sup>	421645	421103	530011
Počet mimoúř. Křižovatek	ks	4	4	4
Celková délka křižovatek. ramp	m	4700	4700	4900
Celková plocha ramp	m <sup>2</sup>	54050	54050	56350
Počet přeložek komunikací	ks	22	22	16
Délka přeložek komunikací:				
Silnice I. třídy	m	500	500	500
Silnice II. třídy	m	1270	1270	2570
Silnice III. třídy	m	14500	14500	4550
Místní komunikace	m	5400	5400	1800
Celková délka přeložek kom.	m	21670	21670	9420
Celková ploch přeložek	m <sup>2</sup>	145325	145325	72350
Plocha obslužných zařízení	m <sup>2</sup>	60000	60000	60000
Počet tunelů	ks	0	0	1
Délka tunelů	m	0	0	310
Počet mostů	ks	25	25	20
Plocha mostů	m <sup>2</sup>	32012	32012	31968
Počet provizorních komunikací	ks	6	6	3
Délka provizorních komunikací	m	3800	3800	1900
Délka objízdných tras	m	40300	40300	24000
Max převýšení	m	173.5- 222.6	173.5-222.6	177.6- 216.0

Max. podélný spád	%	1.91	1.91	3.00
Min. směrový poloměr	m	1250 (735)	1250 (735)	1240
Délka přeložek hlavních inženýrských sítí:				
plynovody	m	100	100	600
vodovody	m	900	900	650
rozvody el. energie	m	6400	6400	3050
Počet střetů s PHO vodních zdrojů				
II. vnější	ks	0	0	2
II. vnitřní	ks	0	0	1
Délka průchodu PHO vodních zdrojů				
II. vnější	m	0	0	2500
II. vnitřní	m	0	0	950

Veškeré dešťové vody z povrchu rychlostní silnice budou svedeny do podélných rigolů umístěných v nezpevněné krajnici (silnice v násypu) nebo do mělkých příkopů se zpevněným dnem (silnice v zářezu) a přes silniční vpustě s kalovým prostorem do středové dálniční kanalizace. Vyústění kanalizace do jednotlivých recipientů bude řešeno podle místních podmínek přes retenční nádrže nebo dešťové usazovací nádrže (DUN), které zajistí zachycení pevných látek i ropných látek v případě havárie.

V úseku průchodu rychlostní silnice ochranným pásmem vodních zdrojů budou výše uvedené ochranné prvky doplněny o instalaci průběžných betonových svodidel. Betonová svodidla budou osazena za podélnými rigoly (žlaby) odvodňovacího systému rychlostní silnice a zabrání rozstříkávání vody z povrchu rychlostní silnice mimo její odvodnění.

Dešťové vody stékající po terénu směrem k zářezu rychlostní silnice budou zachycovány v podélných nadzářezových rigolech, které ochrání svahy zářezů ve sprašových hlínách před volně stékající vodou a zamokřením.

Obdobné mělké příkopy jsou navrženy i podél paty násypů silničního tělesa. Mělké příkopy v zářezích silnice jsou doplněny podélnou drenáží. V místech, kde bude třeba na základě geotechnického průzkumu snížit hladinu podzemní vody v zářezích, je navržena hloubková drenáž. Drenážní vody budou svedeny do samostatné sběrné kanalizace a zaústěny do polních příkopů nebo samostatných retenčních nádrží tak, aby nedošlo k mísení s vodou z povrchu dálnice před jejím vtokem do retenční nádrže nebo dešťové usazovací nádrže.

V místech, kde by vedení silnice nadlimitně ovlivnilo okolní obytné či rekreační prostory, jsou navrženy protihlukové stěny takových rozměrů, aby byly splněny požadavky Nařízení vlády č. 502/2000 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací v platném znění.

Přesný rozsah, materiál protihlukových stěn a jejich provedení budou stanoveny v dalších stupních přípravy stavby. Na mostních objektech a v těsné blízkosti obytných domů je doporučeno použití průhledných materiálů při dodržení podmínek stanovených na ochranu ptáků.

Samozřejmostí je návrh vegetačních úprav stěn tak, aby tyto stěny byly zakryty keřovým, eventuelně stromovým patrem a minimálně tak rušily krajinný ráz dotčeného území – opět v návaznosti na podmínky pro ochranu ptáků.

Součástí stavby rychlostní silnice je rovněž vybudování bariérové ochrany, průchodů pro zvířata včetně doprovodné vegetace k zajištění migrační propustnosti řešeného úseku rychlostní silnice R52. Navrhované množství a rozmístění mostů a propustků vyhovuje kritériím uváděným v Metodické příručce k zajišťování průchodnosti dálničních komunikací pro volně žijící živočichy (AOPK ČR, 2001), navíc akceptuje stávající migrační trasy zvířat.

Technické řešení rychlostní silnice R52 Pohořelice – Mikulov (Drasenhofen) dle posuzované dokumentace odpovídá účelu a významu stavby a platným technickým normám.

### ***III.3. Návrh opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů záměru na životní prostředí včetně povinností a podmínek pro sledování a rozbor vlivů na životní prostředí:***

Součástí oznámení i dokumentace byl návrh na preventivní a minimalizační opatření. Tato část byla zpracovatelem posudku doplněna na základě vlastních šetření a zaslanych relevantních vyjádření účastníků procesu a je součástí podmínek pro udělení souhlasného stanoviska (viz podmínky stanoviska).

Po realizaci stavby je uloženo provést kontrolní měření akustické situace, které potvrdí účinnost přijatých opatření. V případě nesplnění limitů budou uložena dodatečná opatření.

Návrh opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů záměru na životní prostředí je ve formě podmínek pro následná řízení ve věci realizace stavby uveden ve stanovisku v kap. III.6.

### ***III.4. Pořadí variant (pokud byly předloženy) z hlediska vlivů na životní prostředí (včetně hodnocení vlivů záměru na území evropsky významných lokalit nebo ptačích oblastí):***

Záměr byl předložen ve třech aktivních variantách (1, 1x a 2). Dále byla hodnocena varianta 0 – pokračování stávajícího stavu.

Na základě zhodnocení provedeného v oznámení, dokumentaci, posudku, na základě veřejného projednání a zvážení všech vyjádření k těmto aktivitám (včetně studie vlivu stavby na stanoviště a druhy evropsky významných lokalit a ptačích oblastí soustavy NATURA 2000) se jako nejvhodnější z hlediska vlivů na životní prostředí jeví realizace záměru ve variantě 1x, a to vzhledem k jejímu nejmenšímu negativnímu vlivu na území evropsky významných lokalit nebo ptačích oblastí.

#### ***III.5.1. Vypořádání vyjádření k dokumentaci:***

Příslušný úřad obdržel k dokumentaci vyjádření Jihomoravského kraje, Města Pohořelice, Obce Perná, Obce Dolní Dunajovice, Obce Bavory, Obce Dobré Pole, Obce Březí, Ministerstva zemědělství, Městského úřadu Pohořelice, odboru životního prostředí,

Ministerstva zdravotnictví, Městského úřadu Mikulov, odboru životního prostředí, Krajského úřadu Jihomoravského kraje, odboru životního prostředí a zemědělství, Správy Chráněné krajinné oblasti Pálava, Krajské hygienické stanice Jihomoravského kraje, územního pracoviště Břeclav, MŽP, odboru zvláště chráněných částí přírody, MŽP, odboru výkonu státní správy VII, Spolkového ministerstva životního prostředí Rakouska a 6 vyjádření veřejnosti. Veškerá vypořádání připomínek vzešlých z obdržených vyjádření jsou komentována v části V. posudku.

Zpracovatel posudku dospěl po zhodnocení všech připomínek k názoru, že předložená dokumentace splňuje po formální i věcné stránce podmínky zákona č. 100/2001 Sb. a není třeba ji dopracovávat.

### III.5.2. Vypořádání vyjádření k posudku:

Autor připomínky	Připomínka	Vypořádání
OS NEBOJSA	Protagonisty prosazovaný spoj Brno – Mikulov – Vídeň ohrožuje území NATURA 2000 (uvedeno 6 území) a ze zák. č. 114/1992 Sb. (uvedeno 7 území).	Vlivy na uvedená území byla vyhodnocena v dokumentaci a ve studii vlivu stavby na stanoviště a druhy evropsky významných lokalit a ptačích oblastí soustavy NATURA 2000 v režimu zák. č. 114/1992 Sb., v platném znění, a bylo zjištěno, že z těchto hledisek je záměr realizovatelný ve variantě 1x.
	Kritické vyjádření k akci 14. 4. 2005 v Mikulově (předložení veřejnosti dokumentu EIA / R52 – Brno – Mikulov – Vídeň)	Jednalo se o veřejné projednání dle § 17, zák. č. 100/2001 Sb. záměru „Rychlostní silnice R52 Pohořelice – Mikulov (Drasenhofen)“
	1. OS jako účastník řízení nebylo oficiálně přizváno	OS se stává dle § 23 zák. č. 100/2001 Sb. účastníkem navazujících řízení (např. stavebního). Dle § 16 a 17 je příslušný úřad povinen pouze zveřejnit informaci o konání veřejného projednání.
	2. Předkladatelé údajně nevěděli, že by projekt měl být posuzován v rámci ESPOO	V dopise č.j. BMLFUW-UW-1.4.2/0009-V/1/2004 Spolkového ministerstva pro zemědělství a lesní hospodářství, životní prostředí a vodní hospodářství se uvádí (vyjádření k dokumentaci): „Nebyla doručena žádná zamítavá stanoviska. Republika Rakousko nemá k plánovanému záměru žádné připomínky, žádá však o předání dokumentů a rozhodnutí vydaných v dalším průběhu řízení. Pro uskutečnění bilaterálních konzultací není v současném okamžiku z pohledu rakouské strany

		důvod.“ Všechny dokumenty jsou postupovány rakouské straně. Přitom jsou zároveň vypořádávána vyjádření došla z rakouské strany.
	3. Z jakých důvodů byla vyloučena varianta Nový Přerov?	Dokumentace předložená oznamovatelem neřeší variantu přechodu státní hranice v Novém Přerově, proto ji není možné ani projednávat.
	4. Spousta občanů odešla předčasně	Program veřejného projednání se řídí zák. č. 100/2001 Sb. a vyhláškou č. 457/2001 Sb.
	5. Nebyl zajištěn překlad	Není uloženo zák. č. 100/2001 Sb.
	6. Požadavek, aby akce spojené s posuzováním byly na profesionální úrovni.	Dokumenty v režimu zák. č. 100/2001 byly zpracovány příslušně autorizovanými osobami. Na veřejném projednání byla zajištěna jejich účast.
	Závěr: EIA týkající se přestavby R52 na dálnici, EIA týkající se spojení Brno-Břeclav – Vídeň a EIA týkající se varianty Nový Přerov by měly být předkládány současně.	V rámci projektové EIA požaduje zák. č. 100/2001 Sb. projednání v termínech, které se odvíjejí od data předložení oznámení záměru oznamovatelem. Společné projednání uváděných variant je však naplní strategické EIA (SEA).
Občanská iniciativa Poysbrunn a vyjádření veřejnosti č. 4 –Rakousko (2 shodná vyjádření)	Rychlostní silnice R52 a dálnice A2 ohrožuje:	
	Místní ekonomiku	R52 doporučena pouze za podmínek splňujících limity pro cestovní ruch a rekreaci a s minimalizací vlivů na krajinu.
	Kvalitu vzduchu, klid (hlučnost), kvalitu života, zdraví našich dětí	Vlivy na ovzduší se předpokládají hluboce podlimitní a podstatně menší než při pokračování stávajícího stavu, vlivy hluku budou minimalizovány příslušnými protihlukovými opatřeními.
	Kvalitu vody – v úseku Poysbrunn-st. hranice protínají trasu potoky, dešťová voda z vozovky vniká do půdy, dnešní vedení silnice I/52 po hrázi VN Nové Mlýny je problematické	V rámci posuzování R52 nelze stanovit podmínky pro záměr A2 na rakouské straně, celá trasa R52 bude na rozdíl od stávajícího stavu vybavena kanalizací a záchytnými prvky pro zachycení látek škodlivých vodám z vozovky nebo příp. havárií, a to včetně úseku vedeného po hrázi.

	Chráněné území Pálava CHKO, chráněné ptactvo v regionu Drasenhofen	Vlivy na území CHKO Pálava včetně chráněného ptactva byly kromě dokumentace EIA řešeny i samostatnou Studií vlivů R52 na oblasti NATURA 2000 včetně příslušných podmínek pro zajištění a zvýšení hnízdních možností, potravinové nabídky a možností migrace, které jsou ve stanovisku EIA plně akceptovány. Vlivy a podmínky realizace dálnice A5 v regionu Drasenhofenu je nutno řešit při hodnocení dálnice A5.
	Hodnotu pozemků a zemědělství	Při hodnocení vlivů na životní prostředí lze hodnotit vlivy na půdu – toto bylo v rámci dokumentace a posudku řádně vyhodnoceno a stanoveny příslušné podmínky.
	Klima - povodně	Vlivy na povrchové vody byly v rámci dokumentace a posudku řádně vyhodnoceny a stanoveny příslušné podmínky.
	Nebezpečí exploze – trasa vedena v oblasti, kde se vyskytují zásobníky plynu	V další fázi přípravy stavby bude proveden geologický a geotechnický průzkum území, který jasně stanoví podmínky provádění stavby a provozu ve vztahu k ložiskům a zásobníkům zemního plynu.
	Požadavky dle Espoo – opakují se výše uvedené vlivy	V dopise č.j. BMLFUW-UW-1.4.2/0009-V/1/2004 Spolkového ministerstva pro zemědělství a lesní hospodářství, životní prostředí a vodní hospodářství se uvádí (vyjádření k dokumentaci): „Nebyla doručena žádná zamítavá stanoviska. Republika Rakousko nemá k plánovanému záměru žádné připomínky, žádá však o předání dokumentů a rozhodnutí vydaných v dalším průběhu řízení. Pro uskutečnění bilaterálních konzultací není v současném okamžiku z pohledu rakouské strany důvod.“ Všechny dokumenty jsou postupovány rakouské straně. Přitom jsou zároveň vypořádávána vyjádření došla z rakouské strany.
Občanská iniciativa Rosa Igel	1-4) Slyšení dne 14.4.2005 nebylo organizováno podle	Veřejné projednání se konalo v souladu se zák. č. 100/2001 Sb.

	konvence ESPOO.	
	5) V předběžném řízení (Závěr zjišťovacího řízení) byla různá hodnocení zaprotokolována, na které v hlavním řízení nedošlo.	Veřejné projednání se týká zejména dokumentace záměru a posudku. Dle závěrů veřejného projednání byly všechny významné vlivy projednány.
	6) Neexistuje platná právní smlouva mezi Českou republikou a Rakouskem, která stanoví hraniční přechod mezi Českou republikou a Rakouskem.	Tato skutečnost nemá vliv na hodnocení vlivů záměru na životní prostředí.
Strana zelených, Krajská organizace SZ Jihomoravského kraje	Posudek počítá i v nulové variantě s takovými intenzitami dopravy, jako by z rakouské strany byla vybudována dálnice.	Je to jeden z předpokladů uvažovaného záměru.
	Připomínky ke zdůvodnění stavby.	Zdůvodnění stavby je věcí oznamovatele a dle zák. č. 100/2001 Sb. nijak nevstupuje do hodnocení vlivů na životní prostředí.
	Údaje o počtech vozidel buď nadhodnocené nebo podhodnocené, chybné údaje o zastoupení nákladních vozidel.	Počty vozidel vstupují do hodnocení jako podklad oznamovatele zpracovaný odbornou institucí. Posuzovat správnost nebo nesprávnost modelování dopravy v evropském regionu není v rámci procesu posuzování vlivů na životní prostředí možné. Uváděný podíl nákladní dopravy vychází z reálného sčítání dopravy a příslušných výhledových koeficientů.
	Vlivy na tradiční hospodářství, unikátní krajinu, chráněné části přírody.	Posouzeno v dokumentaci a posudku, navíc ve studii vlivu stavby na stanoviště a druhy evropsky významných lokalit a ptačích oblastí soustavy NATURA 2000. Podmínky zpracovány do souhlasného stanoviska.
	Vlivy na rekreační funkci Horní novomlýnské nádrže (Merkur Pasohlávky)	Posudek upozorňuje na příliš obecné řešení těchto vlivů v dokumentaci – byly navrženy konkrétní podmínky, které jsou součástí souhlasného stanoviska.
	Z důvodů, že nebyla prokázána nezbytnost výstavby a nebyly srovnatelně	Nezbytnost výstavby a jiné varianty propojení Brna s Vídní nemohou být důvodem neúnosných vlivů na životní

	zpracovány jiné varianty propojení Brna s Vídní, považujeme vliv obou variant na ŽP a zdraví obyvatel za neúnosný.	prostředí záměru „Rychlostní silnice R52 Pohořelice – Mikulov (Drasenhofen)“.
Vyjádření veřejnosti 1	Zpracovatel posudku opomíjí možnost zkrácení podkladů zpracovatelem dokumentace vedoucí k preferování var. 1 (1x).	Posudek rovnocenně rozebírá obě varianty, v závěru stanoví jako nejvhodnější variantu 2 – tzn. nepreferuje var. 1 (1x). V hodnocení některých vlivů se rozcházejí závěry zpracovatele dokumentace (vlivy na vodu a půdu) – hodnotí odlišně vlivy na krajinu a na rekreaci.
	Varianta 1 (1x) vede podél hranice CHKO Pálava a střední Novomlýnské nádrže, území Natura 2000 – tedy to nejcennější, co v oblasti máme, naopak varianta 2 vede s výjimkou křížení Dyje zemědělskou půdou	Toto tvrzení v podstatě souhlasí se závěry posudku.
	Připomínky ke směrovému, výškovému vedení trasy, navrženy jiné polohy MÚK, připomínky k vyrovnané bilanci zemin.	Tyto připomínky budou předány oznamovateli k využití při detailním návrhu konečné trasy.
	V posudku nenalezena reakce na komentář Doc. Löwa.	Komentář Doc. Löwa se do značné míry zabývá uváděným autorstvím v dokumentaci a zkrácením jeho studie. Zároveň charakterizuje některé aspekty tohoto zkrácení. Zpracovatel posudku získal tento komentář mimo proces hodnocení vlivů – v posudku je uveden v příloze pro ilustraci. Vzhledem k tomu, že dokumentace neobsahovala uváděné zkrácené podkladové materiály a zároveň není možné během prací na posudku zjišťovat skutečné autorství k jednotlivým kapitolám, požádal zpracovatel posudku dle §9, odst. 6, zák. č. 100/2001 Sb. oznamovatele o doplnění podkladových materiálů a vyjádření k těmto skutečnostem. Oznamovatel k tomuto bodu zajistil vyjádření zpracovatele dokumentace, které bylo také v příloze posudku uvedeno.

		Ke všem uváděným zkráceným vlivům je zpracován komentář zpracovatele posudku ve vlastním textu posudku.
Vyjádření veřejnosti 2	1. Chybí důkladné zhodnocení krajinného rázu	Posudek nemá nově hodnotit, má posuzovat hodnocení. V této oblasti posudek vycházel z hodnocení v dokumentaci a také z hodnocení provedeného Doc. Löwem, které bylo vyžádáno od oznamovatele jako jeden z podkladů použitých pro dokumentaci.
	2. Posudek se dotýká pouze ochrany několika málo zvláště chráněných celků. Možnost závažného porušení unikátních panoramat Mikulova.	Posudek se v oblasti vlivů na krajinu a krajinný ráz zabýval problematikou celé trasy. Možnost porušení unikátních panoramat Mikulova nevyplývala z žádných podkladů, které byly při zpracování posudku k dispozici (dokumentace, kraj. hodnocení Doc. Löwa), přesto je v podmínkách souhlasného stanoviska uvedeno opatření, že součástí návrhu bude hodnocení krajinného rázu včetně vizualizace v hlavních pohledových osách zejména prostorů křižovatek, rozsáhlejších přemostění a násypů. Mimořádnou pozornost věnovat minimalizaci vlivu na unikátní architektonickou a krajinářskou hodnotu jižního úpatí Pavlovských vrchů s městem Mikulov a komplexem církevních staveb na Svatém kopečku. Tento návrh projednat s orgánem ochrany přírody a požádat o souhlas dle § 12 zák. č. 114/1992 Sb.
	3. Posudek EIA nepřipouští, že existuje nebezpečí snížení estetických hodnot ani unikátní krajiny na západním úbočí centrální Pálavy. Ledabylost zhodnocení krajinného rázu celého území proto považuji za závažný nedostatek posudku.	Posudek v závěrech konstatuje, že vlivy na krajinu budou velké z hlediska rozsahu a významné. Nejvíce se projeví při přechodu Horní novomlýnské nádrže a při průchodu podél úpatí pálavských bradel. Dále při srovnání jednotlivých vlivů označuje vlivy na krajinu jako dominantní.
	4. Striktní určení a obhajoba záměrů stavby pouze přes Mikulov je doprovázena mnoha polopravdami	Posudek může dle zák. č. 100/2001 Sb. posuzovat pouze varianty navržené oznamovatelem a hodnocené v dokumentaci.

a chytáčením.	
5. Nátlak na doprovodné investice	V úseku km 30,3 – 34,0 uložena podmínka nebudovat žádná doprovodná nadzemní zařízení.
6. Vliv hluku na rekreační areál Pasohlávky	Posudek se touto problematikou podrobně zabýval. Protihluková clona zde vychází v případě vedení nivelety R52 cca 4 m nad stávajícím terénem (dle dokumentace). Proto bylo v podmínkách souhlasného stanoviska mj. uloženo změnit výškové vedení trasy R52 max. do úrovně stávajícího terénu.
7. Trasa přes Nový Přerov stále chráněna v ÚPD obcí.	Není předmětem hodnocení procesu EIA.
8. Je rozhodnutí rakouské vlády vybudovat do r. 2010 A5 Vídeň – Brno na Drassenhofen dostatečným důvodem pro realizaci plánované stavby v ČR?.	Nevstupuje do procesu hodnocení vlivů na životní prostředí.
9. Problematika zdůvodnění stavby	Nevstupuje do procesu hodnocení vlivů na životní prostředí.
10. Důvody k nevedení trasy přes Nový Přerov ?	Nevstupují do procesu hodnocení vlivů na životní prostředí
11. Měli odborníci možnost se vyjádřit k zásadní změně přechodu státní hranice?	V rámci procesu hodnocení vlivů k variantám navrženým oznamovatelem.
12. Napojení D2 pod Břeclaví	V rámci procesu EIA jsou posuzovány předložené varianty navržené oznamovatelem.
13. O čem chtěl stát s občanem diskutovat na veřejném projednání, když striktně nařídil jen jednu trasu s několika variantami.	Vyplývá z podstaty zákona č. 100/2001 Sb., na jehož základě muselo být veřejné projednání uskutečněno a projednány všechny významné vlivy na životní prostředí. Proces EIA je vždy veden pro konkrétní stavbu.
14. Souhlas a doporučení starostů s výstavbou R 52 ve variantě 1x je evidentně účelový.	Při hodnocení vlivů lze vypořádat vyjádření pouze tak, jak jsou formulována.
15. Díry a vážné nedostatky v zákonech.	V rámci procesu EIA k uvedenému záměru nelze řešit.
16. První názorná prezentace poskytnuta veřejnost teprve při veřejném projednání.	V souladu se zák. č. 100/2001 Sb.
17. Jako občan mám jen	Každý má v procesu EIA právo

malou šanci dokázat pravdu.	vznést připomínku k vlivům na ŽP, tato připomínka musí být řádně vypořádána.
18. Byla podepsána nová dohoda o hodnocení vlivů v přeshraničním rámci (Espoo konvence)	Bez komentáře
19. Není pravdou, že v Rakousku nejsou k trase připomínky veřejnosti	K posudku EIA na R 52 byly vzneseny také připomínky ze strany rakouské veřejnosti a tyto byly řádně vypořádány.
20. Je zarážející, že dokumentace byla k nahlédnutí v pracovní dny, v pracovních hodinách a jen v jednom exempláři.	Postup je v souladu se zákonem č. 100/2001 Sb. Dokumentace byla také v souladu s cit. zákonem zveřejněna na internetu v informačním systému EIA.
21. Posudek neobsahuje ani náznak zohlednění specifík oblasti.	Posudek musí posoudit všechny vlivy na životní prostředí uvažovaného záměru.
22. Mezi Mikulovem a Brnem je mimořádně kvalitní spojení v rámci regionu.	Připomínka se netýká vlivu uvažovaného záměru na ŽP.
23. Před vydáním závazného stanoviska by měl být komponovaný celek Mikulovsko – Falkensteinsko posouzen experty obou zemí.	V podmínkách souhlasného stanoviska je uloženo zpracovat hodnocení krajinného rázu a požádat o výjimku z ochrany krajinného rázu orgán ochrany přírody. V rámci této podmínky lze požadavek provést, pokud jej bude příslušný úřad požadovat.
24. Posudek nevěnuje adekvátní posouzení mimořádným architektonickým hodnotám Mikulova v návaznosti na krajinářsky unikátní krajinu v jeho okolí.	V podmínkách souhlasného stanoviska je uloženo věnovat mimořádnou pozornost minimalizaci vlivu na unikátní architektonickou a krajinářskou hodnotu jižního úpatí Pavlovských vrchů s městem Mikulov a komplexem církevních staveb na Svatém kopečku.
25. Posudek postrádá také zhodnocení krajiny na rakouské straně hranice. Kritika mas betonu atd. a formulace zpracovatele dokumentace, že sem dálnice dobře zapadne.	Bude řešeno v rámci podmínky k předchozímu bodu. Faktem však je, že na fotografiích, které jsou přílohou tohoto vyjádření, a které zřejmě představují dominantní dálkové pohledy, se stávající silnice I/52 nijak dominantně neprojevuje. R 52 bude prakticky 2 x širší než stávající silnice, v horizontálním pohledu bude její vliv

	<p>srovnatelný s vlivem stávající I/52, v převýšeném pohledu povede ve větší vzdálenosti od Mikulova, takže bude také srovnatelný s vlivem stávající I/52. S masami betonu se při výstavbě nepočítá. Zemní těleso musí být řádně ozeleněno a zapojeno do okolní krajiny a to podstatně lépe než těleso stávající silnice I/52. Protihlukové stěny budou muset být řešeny z přírodě blízkých materiálů (v žádném případě ne z betonu) a také řádně ozeleněny. Nutné přemostění vodotečí, migračních cest a míst MÚK bude řešeno subtilními mostními konstrukcemi, žádnými betonovými hradbami. V horizontálních dálkových pohledech je pak pravděpodobné, že zelený pás tělesa rychlostní silnice ztlumí a sníží negativní vliv stávající a pravděpodobně dále rozšiřované průmyslové zóny města Mikulova. Detailně to bude možno posoudit v požadovaných zákresech do fotografií.</p>
26. Posudek nevěnuje adekvátní pozornost prameništi potoka Včelínek	<p>Veškeré srážkové vody z vozovky R 52 budou sváděny dálniční kanalizací a vypouštěny přes dešťové usazovací nádrže, které umožní zachycení látek škodlivých vodám jednak z běžného provozu, jednak z případné havárie, v místech ochranných pásem vodních zdrojů a jejich blízkosti jsou stanoveny ještě přísnější podmínky. Stávající silnice I/52 žádné zabezpečení pro ochranu vod nemá.</p>
27. Posudek zcela opomíjí krajinářskou hodnotu rybníku Šibeničnick.	<p>Trasa R52 je poblíž rybníku Šibeničnick vedena v úrovni terénu a v zářezu s podmínkou řádného ozelenění ve vzdálenosti více než 500 m a prakticky v ose stávající silnice. Krajinářská hodnota by neměla být nijak snížena.</p>
28. Posudek opomíjí důsledky rozdělení krajiny Mikulovsko - Falkensteinska i krajiny Pavlovských vrchů a	<p>S realizací betonové bariéry záměr nepočítá. Technicky se jedná o realizaci tělesa rychlostní silnice zčásti v zářezu, zčásti na násypu.</p>

<p>Dunajovických kopců, které by přinesla rozsáhlá betonová bariéra R 52, a to jak na rostliny a živočichy, tak i vzhledem ke krajině s vysokou mírou estetických hodnot.</p>	<p>V prostoru pálavských bradel s úpatími výhradně v zářezu nebo v úrovni stávajícího terénu, mimoúrovňové křižovatky zde budou řešeny tak, že nejvyšší stavební bod křižovatky bude nejvýše v úrovni rostlého terénu. Podmínky souhlasného stanoviska požadují nadstandardní ozelenění záměru a jeho zapojení do krajiny. Poměrně rozsáhlá část posudku je věnována stanovení dostatečných průchodů pro živočichy a to jak ve formě podchodů (v případě migračních cest a biokoridorů podél vodotečí), tak v případě vhodné konfigurace terénu nadchodů (ekoduktů). A to ve větším rozsahu, než požaduje příslušná metodika.</p>
<p>29. Posudek podceňuje nebezpečí neúnosného zatížení Mikulova smogem a hlukem (mezi řádky se objevuje sdělení, že hlukem bude postižena nejvíce Nová Ves a Mikulov). Nejde o žádný obchvat města, obyvatelé dostanou přímý zásah. Hluk by si jistě v budoucnu vynutil protihlukové bariéry po celém jihozápadním a severním okraji města. Turisté by kolem města projížděli za bariérou. Pro město, jehož krása je založena na panoramatických pohledech, je to nepřijatelná cena.</p>	<p>Se vznikem smogu z dopravy se za uvažovaných frekvencí dopravy a konfigurace terénu vůbec nedá počítat, zde je myšleno zřejmě znečištění ovzduší. V rámci dokumentace byla zpracována podrobná Exhalační a imisní studie, která řeší očekávané vlivy R52 na ovzduší pro nejvýznamnější škodliviny z dopravy (NO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub>, benzen, PM<sub>10</sub> a CO) pomocí závazné metodiky. Tato rozptylová studie vychází z místních větrných a stabilitních (inverze) poměrů zajištěných od ČHMÚ (dlouhodobé pozorování). Dále vychází z reálné konfigurace terénu. Byly vypočítány hodinové a roční průměry v souladu s legislativou ochrany ovzduší. Vypočtené imisní koncentrace NO<sub>2</sub> se při aktivních variantách pohybují v ročních průměrech ve všech lokalitách v rozmezí 0,1 až 0,2 μg.m<sup>-3</sup>, tj. na úrovni 0,25 až 0,5 % limitu. Vypočtené roční průměry imisí benzenu se při aktivních variantách ve všech lokalitách pohybují mezi 0,01 a 0,02 μg.m<sup>-3</sup>, což představuje 0,2 až 0,4 % limitu. V těchto koncentracích nemají žádný zdravotní význam.</p>

		<p>Zpracovatel posudku provedl kontrolní výpočty a porovnání s reálným měřením na obdobně zatížených silnicích a došel k závěru, že očekávané zatížení ovzduší odpovídá skutečnosti. Pro ilustraci – např. u NO<sub>2</sub> budou očekávané koncentrace v bezprostřední blízkosti silnice 200x nižší než je hodnota legislativního limitu pro zdraví lidí. Sdělení, že hlukem bude postižena nejvíce Nová Ves a Mikulov se neobjevuje mezi řádky, jde o normální konstatování, které vyplývá i z pohledu na situaci záměru – zástavba v Nové Vsi a Mikulově je záměru nejbližší. V rámci dokumentace byla provedena hluková studie pomocí závazné metodiky a trojrozměrného modelu terénu. Ve variantě 1x je pak v Mikulově možné zasažení jednoho obytného domu v ulici Spálený kopec nadlimitním hlukem. Proto je v podmínkách souhlasného stanoviska uloženo vybudovat protihlukovou stěnu o délce 510 m a výšce 4m. Tím bude dosaženo hlukových hladin o 5 dB menších než požaduje limit. Veškerá ostatní obytná zástavba může být vystavena hlukové zátěži o 5 a více dB menší než požaduje hlukový limit. 5 dB je rezerva, která by teoreticky umožnila ještě 3,5 x zvýšit uvažovanou frekvenci dopravy na R52 při splnění hlukového limitu. Cca 5 km dlouhý úsek, ze kterého bude možno pozorovat panorama Mikulova nebude 0,5 km protihlukové stěny významně zkrácen. Navíc je protihlukovou stěnu možno vytvořit z průhledného materiálu (s nalepenými siluetami dravců).</p>
	<p>Závěr: Doporučuji proto, aby byly vyhodnoceny i jiné možnosti tras na Vídeň než přes hraniční přechod Mikulov</p>	<p>Viz komentář pod tabulkou.</p>
<p>Vyjádření veřejnosti</p>	<p>1. Ignorovaný charakter</p>	<p>V dopise č.j. BMLFUW-UW-</p>

č. 3	<p>daného záměru a neakceptovatelný závěr zjišťovacího řízení. V dopise č.j. 51 5610/10-V/1/03 Spolkového ministerstva pro zemědělství a lesní hospodářství, životní prostředí a vodní hospodářství je jasné uvedeno, že Rakousko se bude chtít zúčastnit řízení o přeshraničních vlivech.</p>	<p>1.4.2/0009-V/1/2004 Spolkového ministerstva pro zemědělství a lesní hospodářství, životní prostředí a vodní hospodářství se uvádí (vyjádření k dokumentaci): „Nebyla doručena žádná zamítavá stanoviska. Republika Rakousko nemá k plánovanému záměru žádné připomínky, žádá však o předání dokumentů a rozhodnutí vydaných v dalším průběhu řízení. Pro uskutečnění bilaterálních konzultací není v současném okamžiku z pohledu rakouské strany důvod.“ Všechny dokumenty jsou postupovány rakouské straně. Přitom jsou zároveň vypořádávána vyjádření došlá z rakouské strany.</p>
	<p>2. Neexistující dohoda o hraničním bodě Mikulov</p>	<p>Neznamená nemožnost projednání vlivů na životní prostředí.</p>
	<p>3. Problémy se stavem územního plánování na jižní Moravě a vztah k EIA a správnému hospodaření s veřejnými financemi. Nejprve by měl být proveden územní plán VÚC a jeho posouzení SEA, potom územní plány obcí a teprve nakonec EIA pro jednotlivé stavby.</p>	<p>Viz komentář pod tabulkou.</p>
	<p>4. Závažné právní pochybení ze strany zpracovatele posudku – posudek obsahuje odpověď na námitky Doc. Löwa od zpracovatele dokumentace</p>	<p>Námitky Doc. Löwa obdržel zpracovatel posudku mimo proces posuzování vlivů a týkají se otázek v dokumentaci uváděného autorství a podkladů, které byly použity pro zpracování dokumentace. Proto zpracovatel posudku požádal oznamovatele dle § 9, odst. 6, zák. č. 100/2001 Sb. o doplnění těchto podkladů a vyjádření. Oznamovatel je poskytl vč. komentáře zpracovatele dokumentace. V posudku jsou obě vyjádření uvedena v přílohách pro ilustraci. Z textu posudku nevyplývá, že by se zpracovatel dokumentace jakýmkoli způsobem podílel na posudku, naopak teze uvádění ve vyjádření zpracovatele</p>

		dokumentace (totožné s tezemi dokumentace) jsou v posudku podrobeny kritice.
	5. Další námitky – pouze jedna varianta v prostoru Mikulova po státní hranici	V případě, že mají různé varianty tentýž bod napojení, pak je logické, že poblíž tohoto bodu mají totožné trasy.
	- v dokumentaci EIA je dokumentován enormní nárůst dopravního zatížení. Toto je nutné prověřit.	Dopravní zátěž byla prověřena specializovanou organizací a během další přípravy bude dále upřesňována.
	- v dokumentaci a posudku není věnována dostatečná pozornost otázkám polétavého prachu a to jak na úrovni PM <sub>10</sub> , tak i na úrovni menších částic.	V rámci dokumentace byla zpracována podrobná Exhalační a imisní studie, která řeší očekávané vlivy R52 na ovzduší pro nejvýznamnější škodliviny z dopravy (NO <sub>2</sub> , NO <sub>x</sub> , benzen, PM <sub>10</sub> a CO) pomocí závazné metodiky. Tato studie vychází z místních větrných a stabilitních (inverze) poměrů zajištěných od ČHMÚ (dlouhodobé pozorování). Dále vychází z reálné konfigurace terénu. Byly vypočítány hodinové a roční průměry v souladu s legislativou ochrany ovzduší. Vypočtené imisní koncentrace PM <sub>10</sub> se pohybují v ročních průměrech ve všech lokalitách v rozmezí 0,07 až 0,13 µg.m <sup>-3</sup> , tj. na úrovni 0,2 až 0,3 % limitu. V těchto koncentracích nemají žádný zdravotní význam.
	Na <a href="http://www.ceu.cz">www.ceu.cz</a> byla publikována velká většina dokumentů pro danou studii EIA. Nebyla zde však zveřejněna zásadní studie o hluku a imisích	Jednotlivé dokumenty v procesu EIA byly zveřejněny v souladu se zákonem č. 100/2001 Sb.
Město Mikulov - starosta	R52 zasáhne zemědělskou produkci zábořem ZPF, alelepší dopravní obslužnost a dostupnost, což je významné jak pro turisty, tak pro investory.	Bez komentáře
	Zvýšení bezpečnosti dopravy	Lze souhlasit
	Nepřipojuje se k odmítání rychlostní silnice.	Bez komentáře
Město Pohořelice	Podporuje záměr ve variantě 1x	Bez komentáře
	Zastupitelstvo města	Bez komentáře

	Pohořelice schválilo návrh zadání změny č. 2 ÚP města a v jeho rámci se uvažuje s navrhovanou trasou 1x.	
	Ze všech dotčených obcí a ze všech uvažovaných tras vede R52 nejbližší Nové Vsi, což je část města Pohořelice. Občané této části města vůči trase rychlostní komunikace námitky nemají, pouze požadují lepší protihlukovou ochranu zastavěné části, což je realizovatelné.	Podmínky pro protihlukovou ochranu zapracovány do souhlasného stanoviska.
	Z hlediska dlouhodobé perspektivy považujeme za nezbytné tuto komunikaci dobudovat v termínu výstavby komunikace na rakouské straně.	Z hlediska vlivů na životní prostředí se jedná o nejvhodnější řešení.
	O tom, že by v budoucnu významně posílil podíl železniční dopravy na celkovém objemu přepravovaného zboží, pochybujeme. Zkušenosti z velké logistické firmy s provozem v Pohořelicích ukazují, že z počtu zákazníků pouze jeden připouští (ale nevyužívá) dopravu po železnici. To naznačuje, že objem automobilové dopravy bude spíše narůstat.	Bez komentáře.
Obec Bavory	Nesouhlas v variantou 1x	Bez komentáře
	Občanům dálnice nic pozitivního nepřinese	Bez komentáře
	Rozdělení katastrálního území	Průvodní jev každé dopravní stavby
	Zhoršení dopravní obslužnosti	Změna v dopravní obslužnosti je průvodní jev každé dopravní stavby, potřebné zajištění dopravní obslužnosti mimo rychlostní silnici bude řešeno novými obslužnými komunikacemi.
	Kontrastní pohled na dálniční těleso a CHKO Pálava	V úseku pod Pálavou je uloženo vést R52 přednostně v zářezu, příp. po terénu a vyhnout se násypovým partiím, na křižovatkách provést

		zhloubení silnice tak, aby horní úroveň křížení kopírovala rostlý terén, zpracovat projekt vegetačních úprav rychlostní komunikace za použití geograficky původních stanoviště vhodných druhů dřevin (stromů a keřů), který ve vazbě na konkrétní výškové a směrové trasování rychlostní silnice a terénní podmínky bude zároveň jako kompenzační opatření řešit začlenění rychlostní komunikace do krajiny s ohledem na ochranu krajinného rázu.
	Narušení vlniční tratě „Pod státní“	Nezbytný zábor zemědělských pozemků musí být řešen v rámci majetkových vztahů a v rámci detailních kompenzací požadovaných obcí.
	Pochybnost o nárůstu dopravy	Uvažované frekvence dopravy zpracovány jako podklad pro dokumentaci specializovanou a příslušně oprávněnou institucí.
Obec Brod nad Dyjí	Hodnocení vlivů je účelové	Provedeno podle zák. č. 100/2001 Sb.
	Nesouhlas s výstavbou R52	Bez komentáře
Obec Březí	Varianta 2, vést dálnici jakýmkoli způsobem v těsné blízkosti bydlení občanů Březí je absurdní a důrazně proti ní protestujeme.	Dle dokumentace měla varianta vést podél obce Březí v hlubokém zářezu – cca 6 m a nebylo zde zjištěno překročení limitů stanovených na ochranu životního prostředí. Během posudku bylo zjištěno, že zde může dojít k významnému dělicímu vlivu a byla stanovena podmínka, aby trasa vedla podél obce Březí v tunelu.
Obec Dobré Pole	Nejvýhodnější variantu vedení dálnice Brno – Vídeň považujeme napojení na D2 ve spojení s vyřešením obchvatu Břeclavi.	Viz komentář pod tabulkou.
	Finanční prostředky.	Není předmětem hodnocení vlivů na ŽP.
	V době, kdy se snažíme o zlepšení ekologie, prostředky na rozvoj vinařství, cestovního ruchu, Natura, vybudujeme betonové mantinely ...	Uvažovaný záměr nebude mít charakter „betonového mantinelu“.
	Budování ostatních variant je nelogické, neekonomické...	Bez komentáře.

	Pro dopravní dostupnost regionu je stávající silnice dostačující.	Lze souhlasit.
	Ti, kdo mají představu o tom, že dálnice přinese rozkvět tomuto regionu jsou naprosto na omylu...	Bez komentáře.
	V uvedené studii se uvádí, že varianta 2 bude znamenat negativní dopad na krátkodobou rekreaci ...	Lze souhlasit.
	U varianty 2 není uvažováno s přístupem k viničním tratím na 32. km...	Dle stavebního zákona je povinností každého investora zajistit dostupnost všech okolních pozemků.
	Konstatujeme, že přípravě projektu byla věnována pozornost ze strany místně nezainteresovaných odborníků. Byl dán malý prostor občanům a v době, kdy byl dán, byly informace nedostatečné.	Postup v rámci procesu EIA proběhl v souladu se zák. č. 100/2001 Sb.
Obec Dolní Dunajovice	Nesouhlasí s tím, že jedna společnost prováděla vyhledávací studii a zároveň zpracovala dokumentaci EIA.	Není vyloučeno žádným legislativním předpisem.
	Kdo určil nápojný bod Mikulov? Neexistuje žádná mezinárodní dohoda o propojení R52 a A5	Není věcí procesu EIA.
	Využití modernizovaného železničního koridoru z Břeclavi.	Není věcí procesu EIA.
	Dle slov zástupce zpracovatele studie vlivu stavby na stanoviště a druhy evropsky významných lokalit a ptačích oblastí soustavy NATURA 2000 neměli na hodnocení dostatek času. Nemůže se tedy jednat o relevantní posudek.	Zpracovatel studie je příslušně autorizovanou osobou. Zástupce tohoto zpracovatele deklaroval na veřejném projednání, že území a předmět ochrany NATURA 2000 zná řadu let. Studie byla zpracována v souladu se zákonem č. 114/1992 Sb. v platném znění. Proto se jedná o relevantní posudek.
	Z přístupových dohod ČR do EU jasně vyplývá, že napojení české dálniční sítě na rakouskou bude realizováno v bodě Nový Přerov, kde dosud existuje stavební uzávěra ...	Není věcí procesu EIA.

	Existuje platný plán rozvoje silniční infrastruktury ČR, kde se počítá s napojením ČR přes D2 u Břeclavi.	Dle informací oznamovatele je kolem Břeclavi plánován obchvat, který nemá parametry rychlostní silnice.
	Nebyla možnost výběru dalších variant – Břeclav, Nový Přerov, Znojmo...	Viz komentář pod tabulkou.
	Dokumentace EIA upřednostňuje variantu 1 (1x)	Trasa ve variantě 1 je historicky dlouhodobě připravovaná. Z tohoto hlediska je k ní také více informací. Povinností zpracovatele dokumentace je využít všechny tyto informace. V některých oblastech však skutečně byla varianta 1x poněkud zvýhodněna, podrobně to řeší posudek.
	Příl. 1 – pochybnost o počtu vozidel	Zpracováno příslušně autorizovanou organizací za předpokladu vybudování dálnice A5.
	Příl. 1 – varianta 0 opomenuta, varianta 2 pro vzbuzení zdání možností výběru	Varianta 0 neřeší požadavek zadání oznamovatele – bezproblémové převedení požadované frekvence dopravy – posuzována v souladu s legislativou jako referenční, ne jako určená k realizaci. Varianta 2 byla posuzována jako plnohodnotná varianta, kterou posudek navrhol k realizaci na prvním místě.
	Příl. 1 – problematika Mikulova a územního plánování	Není věcí procesu EIA.
	Příl. 2 – zápis z jednání o propojení R52 a A5	Bez komentáře
	Příl. 3 – Dohoda mezi vládou ČR a vládou Rakouské republiky o mezinárodní přepravě zboží	Bez komentáře
Obce Bavory, Perná, Dolní Dunajovice, SCHKO Pálava, OS Nebojsa, odb. prac. přírod. odd. RMM – příloha k vyjádření obce Dolní Dunajovice	Příl. 4 – Otevřené stanovisko obcí a občanských aktivit k návrhu vedení dálnice mezi Brnem v Vídní	
	1. Cizorodá bariéra	Dojde k rozšíření stávající silnice s tím, že všechny komunikační cesty – silnice, polní cesty, biokoridory, migrační cesty živočichů a vodní toky budou převedeny pod nebo nad novou

	komunikací.
2. Negativní prvky v podobě mimoúrovňových sjezdů	Uloženo řešit tak, že nejvyšší bod křižovatek bude max. v úrovni stávajícího rostlého terénu.
3. Zvýšení znečištění ovzduší	Ano, ale hluboko pod legislativními limity a hluboko pod stavem, kdy R52 nebude realizována.
4. Možné ohrožení spodní vody ze zvýšení zimního solení a zvýšení dopravních nehod	R52 bude vybavena kanalizací a zařízeními pro zadržení látek nebezpečných vodám. Předpokládá se snížení počtu dopravních nehod.
5. Hlukové zatížení turistického centra regionu (Mikulov) a okolních obcí, na což se bude reagovat protihlukovými opatřeními	Hlukové zatížení se projeví v bezprostředním okolí silnice. Protihluková opatření budou realizována na několika malých úsecích. Např. v Mikulově pro ochranu jednoho objektu. Budou řešena v rámci projektu stavby a budou muset být citlivě začleněna do území.
6. Velmi široký pás ZPF se zničí	Dojde k záboru ZPF v nezbytném rozsahu tak, jako při každé rozsáhlejší stavební činnosti.
7. Zhorší se dostupnost na obou stranách dálnice.	Stávající dopravní síť se změní, dostupnost musí být zachována.
8. Zrychlení dopravy sníží počet návštěvníků regionu.	Není předmětem EIA, ale fakticky k tomu není důvod.
9. Dojde k uzavření dvou unikátních částí JM krajiny	Všechny dopravní cesty budou v max. míře zachovány, případně nahrazeny.
10. Bude znemožněno využití pro cykloturistiku	Téměř všechny turistické trasy budou zachovány. Trasy narušené rychlostní silnicí budou muset být nahrazeny.
11. Chybí odborné posouzení v mezinárodním měřítku	V dopise č.j. BMLFUW-UW-1.4.2/0009-V/1/2004 Spolkového ministerstva pro zemědělství a lesní hospodářství, životní prostředí a vodní hospodářství se uvádí (vyjádření k dokumentaci): „Nebyla doručena žádná zamítavá stanoviska. Republika Rakousko nemá k plánovanému záměru žádné připomínky, žádá však o předání dokumentů a rozhodnutí vydaných v dalším průběhu řízení. Pro uskutečnění bilaterálních konzultací není v současném okamžiku z pohledu rakouské strany důvod.“ Všechny dokumenty jsou postupovány rakouské straně. Přitom jsou zároveň

		vypořádávána vyjádření došla z rakouské strany.
	12. Zpracování návrhu zadání nového územního plánu Břeclavska ... vedeno v časové tísní	Mimo rámec procesu EIA na R52
	13. Nechápeme z ekonomického hlediska duplicitní souběžné spojení s dálnicí D2	Mimo rámec procesu EIA na R52
	Příl. 4 – Závěr – Návrh na vedení rakouské dálnice na Reinthal a napojení na obchvat Břeclavi – D2	Mimo rámec procesu EIA na R52
Mendlova zemědělská a lesnická univerzita v Brně, Zahradnická fakulta, děkan – příloha k vyjádření obce Dolní Dunajovice	Příl. 4/1 Prosazování zvolené trasy znamená nevratné narušení kvality krajinařského komplexu „Mikulovsko – Falkensteinsko“	Není jasné, které varianty se vyjádření týká (2 nebo 1x z posudku). Ve stanovisku uložena řada podmínek pro eliminaci vlivů na krajinu a krajinný ráz (např. zapojení zeleně, vedení trasy v zářezu, vizualizace v hlavních pohledových osách, projednání s orgánem ochrany přírody a požádání o souhlas dle § 12 zák. č. 114/1992 Sb.)
	Příl. 4/2 Dopis hejtmanovi JM kraje + odpověď	Bez komentáře
Správa CHKO Pálava – příloha k vyjádření obce Dolní Dunajovice	Příl. 4/3 Varianta 1a* se jeví z hlediska ochrany přírody a NATURA 2000 velmi kontroverzní.	Varianta 1a* je zřejmě totožná s posuzovanou variantou 1x. Posouzena v dokumentaci i posudku a v samostatné Studii vlivu na oblasti NATURA 2000 s doporučením této varianty k realizaci.
	Další vlivy – bariéra, mimoúrovňové sjezdy, znečištění ovzduší, ohrožení spodních vod, hlukové zatížení	Další vlivy komentovány výše u příl. 4
Mgr. M. Rigasová, Regionální muzeum Mikulov – příloha k vyjádření obce Dolní Dunajovice	Příl. 4/4 – Vlivy na zcela mimořádné krajinné hodnoty jižního okraje Mikulova + odpověď ministra životního prostředí, ministerstva kultury, děkana Zahradnické fakulty MZLU	Komentováno u příl. 4, bod 11 a příl. 4/1. V odpovědích uvedených institucí uvedena řada návrhů na řešení minimalizace vlivů mimo proces EIA z oblasti památkové péče a územního plánování.
Občanské sdružení NEBOJSA – příloha k vyjádření obce Dolní Dunajovice	Příl. 4/5 Petice - návrh na zastavení výstavby R52 – varianta 1 – úsek Brno – Pohořelice – Mikulov – státní	Požadavek je mimo možnosti hodnocení vlivů na životní prostředí rychlostní silnice R52.

	hranice a řešení dálničního spojení Brno – Vídeň přes Břeclav (uvádí, že petici podepsalo 1300 občanů JM kraje)	
Obec Perná	Posouzení neúplné, nezahrnuje dopady obslužných komunikací, na biosferickou rezervaci CHKO Pálava, cykloturistiku a turistiku.	Posouzení je dostatečné dle požadavků zákona č. 100/2001 Sb. Uvedené vlivy posouzeny v dostatečné hloubce podrobnosti.
	Nesouhlasí navrhovanou trasou silnice.	Bez komentáře.
Obec Vlasatice	Podporuje výstavbu rychlostní silnice R52 ve variantě 1x.	Bez komentáře.
MŽP – odbor zvláště chráněných částí přírody	Závěry, doporučení, navržená eliminační a kompenzační opatření ze „Studie vlivu stavby R52 Pohořelice – Mikulov (Drasenhofen) na stanoviště a druhy evropsky významných lokalit a ptačích oblastí soustavy NATURA 2000“ nejsou v posudku EIA dostatečně zohledněny.	Závěry, doporučení, navržená eliminační a kompenzační opatření jsou plně zahrnuta do souhlasného stanoviska.
	Požadujeme zpracování závěrů a navržených opatření z této studie do návrhu souhlasného stanoviska.	Plně zpracováno – viz podmínky souhlasného stanoviska.
	Upozorňujeme, že zpracovatel posudku EIA se částečně rozchází s touto studií v závěrech, kdy konstatuje, že z hlediska vlivů na životní prostředí je mírně vhodnější varianta 2. Zpracovatel studie vlivu na oblasti NATURA 2000 doporučuje k realizaci variantu 1x.	EIA je posuzování vlivů na životní prostředí – např. i vlivů na zdraví, vodu, půdu atd. – tedy nejen vlivů na oblasti NATURA 2000. Logicky může dojít k rozdílným závěrům.
	Požadujeme doplnit posouzení konkrétních možných technologických způsobů řešení stavby při přechodu vodní nádrže Nových Mlýnů (ve var. 1x – průchod přes Horní Mušovskou nádrž v místě	V posudku jsou na str. 171 ilustrovány způsoby přechodu nádrží dle technické studie – celkem navrženo 6 alternativ. Alternativa č. 1.1 se stala podkladem pro posuzovanou variantu 1, alternativa 1.6 se stala podkladem pro posuzovanou variantu 1x.

	<p>stávající silnice I/52), jejich vzájemné porovnání a vyhodnocení vlivů na dotčené ekosystémy, faunu atd. V posudku jsou sice tyto možnosti nastíněny (str. 171), ale už nejsou vzájemně porovnány.</p>	<p>Do hodnocení EIA tedy žádné další technologické varianty nevstupovaly. Vzhledem k tomu, že až do veřejného projednání nebyly ani oznamovatelem, ani dotčenými správními úřady a dotčenými územními samosprávnými celky a ani zpracovatelem Studie vlivu na oblasti NATURA 2000 předány žádné upřesňující informace nebo konkrétní variantní návrhy a požadavky a vzhledem k určité obecnosti navrženého přechodu nádrží, byly stanoveny konkrétní podmínky tohoto přechodu pro minimalizaci vlivů, které kromě minimalizace zabíraných ploch, realizace protihlukových opatření a opatření pro ochranu vod umožní i eliminaci vlivů na krajinný ráz, vlivů na rostliny a živočichy, převedení biokoridorů a migračních cest. Podmínky uvedeny v souhlasném stanovisku pro úsek km 25,0 -27,2.</p>
	<p>Požadujeme zpracovat detailněji posouzení vlivu na krajinný ráz</p>	<p>Detailně řešeno příslušnou podmínkou stanoviska.</p>
<p>MŽP – odbor zvláště chráněných částí přírody</p>	<p>Stanovisko ke „Studii vlivu stavby R52 Pohořelice – Mikulov (Drasenhofen) na stanoviště a druhy evropsky významných lokalit a ptačích oblastí soustavy NATURA 2000“ – doporučuje doplnění této studie zejména s ohledem na technologické varianty řešení stavby</p>	<p>Bude dále řešeno v následných řízeních.</p>
<p>MŽP – odbor ochrany vod</p>	<p>Nemá zásadní výhrady.</p>	<p>Bez komentáře.</p>
<p>MŽP – odbor ekologie krajiny a lesa</p>	<p>Neuplatňuje připomínky.</p>	<p>Bez komentáře.</p>
<p>MŽP – odbor výkonu státní správy Brno</p>	<p>Vývoj celého případu je ovlivněn zásadním způsobem tím, že záměr je posuzován jako projektová EIA a nejedná se o mezistátní</p>	<p>V tomto případě se nejedná o posuzování dálničního spojení Brno – Vídeň, ale Pohořelice – Mikulov (Drasenhofen). V rámci projektové EIA na R52</p>

	<p>posuzování, ačkoli je z celého průběhu zřejmé (a ani autor posudku to nepopírá), že dálniční spojení Brno – Vídeň by mělo být nejprve posouzeno z pohledu koncepčního a mezistátně.</p>	<p>úseku Pohořelice – Mikulov není možné řešit koncepční varianty napojení Brno – Vídeň . V dopise č.j. BMLFUW-UW-1.4.2/0009-V/1/2004 Spolkového ministerstva pro zemědělství a lesní hospodářství, životní prostředí a vodní hospodářství se uvádí (vyjádření k dokumentaci): „Nebyla doručena žádná zamítavá stanoviska. Republika Rakousko nemá k plánovanému záměru žádné připomínky, žádá však o předání dokumentů a rozhodnutí vydaných v dalším průběhu řízení. Pro uskutečnění bilaterálních konzultací není v současném okamžiku z pohledu rakouské strany důvod.“ Všechny dokumenty jsou postupovány rakouské straně. Přitom jsou zároveň vypořádávána vyjádření došlá z rakouské strany.</p>
	<p>Připomínky ke zdůvodnění stavby.</p>	<p>Zdůvodnění stavby je věcí oznamovatele a dle zákona č. 100/2001 Sb. nijak nevstupuje do hodnocení vlivů na životní prostředí.</p>
	<p>Pokud není prokázáno, že je naprosto nezbytné, aby byl úsek R52 realizován (a to prokázáno nebylo), považujeme realizaci posuzovaného záměru v jakékoli z předložených variant za neadekvátní a proto neúnosnou zátěž pro životní prostředí.</p>	<p>Zákon. č. 100/2001 Sb. ukládá posuzovat záměry z hlediska velikosti a významnosti vlivů na životní prostředí, nikoli podle jejich nezbytnosti.</p>
	<p>Údaje o počtech vozidel buď nadhodnocené nebo podhodnocené, chybné údaje o zastoupení nákladních vozidel.</p>	<p>Uváděný podíl nákladní dopravy vychází z reálného sčítání dopravy a příslušných výhledových koeficientů.</p>
Ministerstvo zdravotnictví	<p>Požaduje, aby bylo respektováno stanovisko místně příslušného orgánu veřejného zdraví.</p>	<p>Respektováno podmínkami souhlasného stanoviska.</p>
KHS Jm kraje	<p>Požadavky dané ve stanovisku k dokumentaci byly akceptovány a zůstávají</p>	<p>Akceptováno v podmínkách souhlasného stanoviska.</p>

	v platnosti.	
KÚ Jm kraje – odbor životního prostředí	Z hlediska zákona o lesích preferuje vedení trasy ve variantě 1x.	Bez komentáře.
	Z hlediska zákona o vodách, pokud bude dotčena hráz nádrže Nové Mlýny, je nutné posouzení stability hráze z hlediska technicko-bezpečnostního dohledu nad vodními díly oprávněnou osobou (Vodní díla – TBD, a.s., Studená 2, Brno) vzhledem k vyšší frekvenci dopravní zátěže.	Zahrnuto do podmínek souhlasného stanoviska.
	Z hlediska zákona o ochraně přírody závěry a doporučení studie Natura zpracovat do podmínek souhlasného stanoviska	Zpracováno.
	Ve stanovisku EIA formulovat podmínky pro další postup dle zák. č. 114/1992 Sb.	Podmínky formulovány.
MÚ Mikulov, odbor životního prostředí	Doporučuje vydání souhlasného stanoviska pro realizaci záměru ve variantě 1x.	Bez komentáře.
Správa CHKO Pálava	Veřejné projednání považují za nedostatečné ze strany zpracovatele posudku EIA, který neobjektivně komentoval diskutované varianty ve prospěch varianty 1x.	Zpracovatel posudku na veřejném projednání deklaroval pořadí variant s tím, že jako nejvhodnější se jeví varianta 2, méně vhodná varianta 1x (viz posudek).
	Požadavek – 1. Proces rozhodování o vedení trasy ještě jednou přehodnotit ve vztahu s využitím D1 a obchvatu Břeclavi nebo s variantou pokračování rychlostní silnice na Znojmo.	V tomto případě se nejedná o posuzování dálničního spojení Brno – Vídeň, ale Pohořelice – Mikulov (Drasenhofen). V rámci projektové EIA na R52 úseku Pohořelice – Mikulov není možné řešit koncepční varianty napojení Brno – Vídeň.
	2. Požadujeme jednoznačně zajistit kvalifikovanou a funkční biologickou průchodnost přes silniční těleso. Řešení formou podchodů nepovažujeme	V environmentální terminologii se používá spíše pojem „ekodukt“ a jedná se dnes i v ČR o běžně navrhované řešení. Jeho návrh není problémem fundovanosti, ale konfigurace terénu. Pokud jde

<p>za správné a naopak vyžadujeme fundované řešení, známé ze sousedních zemí, tedy využití tzv. cerviduktů, nejméně stometrových tunelových řešení nad silničním tělesem, na jehož povrchu bude vytvořena přechodová zóna stepního charakteru.</p>	<p>o převedení biokoridoru nebo migrační cesty podél vodoteče, pak se musí převést na ekologický nadchod (ekodukt) i tato vodoteč. Technicky je toto řešení sice schůdné, ale ekologicky mnohdy nepříznivé, kdy dojde k vytvoření zcela nového koryta vodoteče na poměrně dlouhém úseku, zároveň vytvoření nového porostu biokoridoru na mostě s nutností zajištění potřebných vláhových podmínek. V rovnější krajině s malým zahloubením rychlostní silnice pak dojde k zásadní přeměně a úvodní devastaci (do určitého stádia sukcese) značné části území i mimo vlastní těleso silnice, protože ekodukt musí plynule navazovat na okolní krajinu a nemůže mít prudké nástupní svahy. Jiná je situace při křížení migrační cesty, která probíhá po hřebenu, kdy se místo hlubokého zářezu provede krátký tunel s nadchodem migrační cesty a stávající terén s migrační cestou zůstane zachován. Takové řešení je také uloženo v posudku v podmínkách pro snížení a eliminaci vlivů pro realizaci varianty 2 v km 30,800 – křížení s LBK: Vybudovat ekodukt (nadchod nad R52) v šířce cca 350 m pro převedení LBK. Obdobné řešení je požadováno pro průchod podél obce Březí v délce cca 1000 m = šířka ekoduktu (R52 zde navržena v 6 m hlubokém zářezu). Ve variantě 1x je pak alternativně navržen ekodukt v km 38,6 v prostoru Šibeničnicku. V případě potvrzení migrace je pak možná realizace ekoduktu v km 34,0 - 34,5 dle konečného výškového vedení R52 v tomto prostoru – přístup k PP Anenský vrch a PP Růžový kopec – viz příslušná podmínka souhlasného stanoviska.</p>
<p>3. Požadavek na zachování maximálního rozsahu vzrostlé</p>	<p>Řešeno příslušnou podmínkou souhlasného stanoviska.</p>

doprovodné silniční zeleně.	
4. Považujeme za velmi žádoucí vypracovat souborný materiál hodnocení krajinného rázu pro předložené 3 varianty trasy a navíc o dvě alternativy výše uvedené v bodě 1.	Vzhledem k závěrům studie vlivu stavby „Rychlostní silnice R52 Pohořelice – Mikulov (Drasenhofen)“ na stanoviště a druhy evropsky významných lokalit a ptačích oblastí soustavy NATURA 2000 a příslušné striktní konstrukci zák. č. 114/1992 Sb., v platném znění musí být navržena k realizaci varianta 1x. Uvedený požadavek řešen příslušnou podmínkou souhlasného stanoviska.

K připomínce týkající se možnosti posuzování i jiných variant R52 než, které byly předloženy (obchvat Břeclav - D2, Nový Přerov atd.) lze souhrnně konstatovat, že toto posouzení není předmětem hodnocení v rámci procesu EIA. Tato problematika trasování dálnic, rychlostních silnic patří do kompetence Ministerstva dopravy, které jako ústřední orgán státní správy zpracovává koncepce rozvoje svěřených odvětví – dopravních sítí v rámci jednotlivých druhů dopravy. Tato koncepce je promítnuta do Usnesení vlády ČR ze dne 21. července 1999 č. 741 k Návrhu rozvoje dopravních sítí České republiky do roku 2010, Usnesením je schválen rozvoj vedení dopravních sítí.

### **III.6. Stanovisko:**

Na základě dokumentace, popřípadě oznámení, posudku, veřejného projednání podle § 9 odst. 9, vyjádření k nim uplatněných a doplňujících informací, vydává Ministerstvo životního prostředí jako příslušný úřad podle § 10 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), **z hlediska přijatelnosti vlivů záměru na životní prostředí**

## **SOUHLASNÉ STANOVISKO**

k záměru realizace stavby

**“Rychlostní silnice R52 Pohořelice – Mikulov (Drasenhofen)“**

**ve variantě 1x**

za předpokladu splnění níže uvedených podmínek tohoto stanoviska s tím, že tyto podmínky budou respektovány v následujících stupních projektové dokumentace stavby a budou zahrnuty jako podmínky návazných správních řízení.

#### ***Doporučená varianta:***

Varianta popsaná v dokumentaci jako 1x v km 25,000 – 27,200 přechází Horní (Mušovskou) nádrží. Polovina rychlostní silnice pro směr Mikulov – Pohořelice bude řešena v prostoru stávající silnice I/52, druhá polovina pro směr Pohořelice – Mikulov bude řešena v prostoru vzniklém **přisypáním stávající hráze** směrem do Horní nádrže. Rozsah přisypání bude umožňovat nejen výstavbu druhé poloviny R52, ale i realizaci protihlukových opatření, opatření proti ovlivnění světly automobilů, ozelenění pro minimalizaci vlivů na krajinu a umožní vybudování prvků pro ochranu vod. V prostoru výpustního objektu bude provedeno přemostění dle technických možností.

**Tato varianta má na základě vyhodnocení nejmenší negativní vliv na území evropsky významných lokalit a ptačích oblastí soustavy NATURA 2000 z hodnocených variant.**

### **A. Podmínky souhlasného stanoviska:**

#### **III.6.1. Podmínky pro fázi přípravy:**

##### *Z hlediska ochrany sídel a obyvatelstva:*

1. Vybranou trasu rychlostní silnice R52 zařadit do závazných částí příslušné územně plánovací dokumentace. V této trase vyhlásit stavební uzávěru, stejně tak v územích ovlivněných negativními dopady z provozu na této komunikaci (území po izofony hraniční hodnoty přípustné hladiny hluku).
2. V dalších fázích přípravy R52, po zaměření pozemků a určení přesného rozsahu stavby zpracovat podrobnou hlukovou studii výstavby a provozu R52 a dalších komunikací, na kterých se v souvislosti s realizací R52 významně zvýší frekvence dopravy. Výsledkem této studie bude návrh konkrétních protihlukových opatření pro zajištění hlukových limitů dle aktuálně platné legislativy. Protihlukové stěny navrhnout přednostně z přírodě blízkých materiálů s pohltivou úpravou. Protihlukové stěny řádně ozelenit, v případě možností a ve spolupráci s příslušnou obcí doplnit o zelené pásy i mimo vlastní silniční pozemek. Zejména v blízkosti navržených ptačích oblastí řešit protihluková opatření s eliminací vlivů na ptáky.
3. Zařízení staveniště, deponie umístit mimo obydlené části sídel.
4. Zvážit možnost nového řešení křižovatky R52 a I/52 Pohořelice dle požadavků obce Pohořelice.
5. Zabezpečit přístup mezi Mikulovem a prostorem Šibeničního vrchu pro pěší a cyklisty vybudováním sjezdu z ramene MÚK Mikulov – Jih na polní cestu vedoucí k Šibeničnímu vrchu. Součástí této MÚK (nadjezdu I/52) bude stezka pro pěší a cyklisty.

Z hlediska ochrany vod:

6. Vybudovat náhradní drenáže k zajištění funkce existujících odvodnění.
7. Převést odvodňovací příkopy tělesem komunikace k zajištění funkce existujících odvodnění.
8. Vybudovat náhradní drobné objekty k zajištění funkce existujících závlah.
9. Převést průtoky všech existujících toků (i občasných) přes těleso komunikace.
10. Při provádění zemních prací zamezit únikům ropných látek ze stavebních strojů, v případě úniku provést řádnou asanaci místa úniku. Při stavebních pracích zamezit kontaminaci vodotečí.
11. Stavební dvory umísťovat mimo ochranná pásma vodních zdrojů, mimo obytnou zástavbu a mimo zátopové území, chráněná území a jejich ochranná pásma včetně významných krajinných prvků. Zabezpečit stavební dvory proti úniku vodě a půdě nebezpečným látkám, provádět pravidelnou preventivní kontrolu stavebních mechanismů se zaměřením na možný únik výše uvedených látek.
12. Provést celoplošný monitoring průtoků a jakosti vody ve vodotečích.
13. Na podkladě definitivního řešení odvodnění vybrané varianty rychlostní silnice provést aktualizaci výpočtu očekávaného znečištění příslušných recipientů včetně návrhu technických opatření k zamezení jejich kontaminace při havárii vozidel.
14. U případných přeložek toků navrhnout revitalizaci toku.
15. Pro jednotlivé úseky nové rychlostní silnice vypracovat dle příslušných předpisů havarijní řády pro případ havárie s následným únikem látek nebezpečným vodám.
16. V blízkosti zdrojů pitné vody místního významu zamezit v co největší míře technickými prostředky vsakování odpadních vod z komunikace do půdního profilu.
17. Při provádění zemních prací v bezprostředním okolí vodních toků zabezpečit jejich koryta před zanášením zeminou, v blízkosti rybníků, mokřadů a ekologicky cenných území nedopustit narušení jejich ekologické rovnováhy a zajistit migraci bioty.
18. Dostatečně dimenzovat mosty a propustky stávajících vodotečí.
19. Omezit zemní práce, které by narušily odtokový režim podzemních vod.
20. Dodržovat regulativy pro ochranná pásma vodních zdrojů.
21. Doložit příslušnému vodohospodářskému orgánu způsob zneškodnění splaškových vod v průběhu výstavby.
22. Zajistit souhlas příslušného vodohospodářského orgánu se snížením hladiny podzemních vod v zářezech stavby podélnou drenáží.
23. Provést sondační průzkum.
24. Provést celoplošný monitoring stavů hladin a jakosti podzemní vody.
25. Realizovat technická opatření minimalizující možnost kontaminace vod.

26. Ochranné prvky v územích mimo ochranná pásma:
- dešťová voda z povrchu rychlostní silnice bude svedena do silniční kanalizace zaústěná do těsněných retenčních nádrží nebo DUN,
  - mělké příkopy v zářezích silnice a podél paty násypů budou navrženy se zpevněným dnem,
  - dešťové vody z povrchu silnice a drenážní vody budou sváděny odděleně.
27. Při průchodu rychlostní silnice R 52 v těsné blízkosti nebo v prostoru ochranným pásmem vodních zdrojů budou výše uvedené ochranné prvky doplněny o instalaci průběžných betonových svodidel. Betonová svodidla budou osazena za podélnými rigoly (žlaby) odvodňovacího systému silnice a zabrání rozstříkávání vody z povrchu silnice mimo její odvodnění.
28. Pro provádění prací je nezbytné vypracovat havarijní plán řešící krizové situace při kterých by mohlo dojít k ohrožení jakosti vod.
29. Provést opatření ve vztahu k blízkým využívaným domovním studním.
30. Součástí dalších stupňů přípravy bude Komplexní odtoková studie. Přemostění Horní nádrže řešit na základě podrobného vyhodnocení vlivu přemostění na frekvenci a rozsah zaplavovaného území. Přemostění všech toků řešit na základě posouzení vlivu na odtokové poměry a navrhnout případná protipovodňová opatření.
31. Provést posouzení stability hráze z hlediska technicko-bezpečnostního dohledu nad vodními díly oprávněnou osobou vzhledem k vyšší frekvenci dopravní zátěže.

#### Z hlediska ochrany půdy:

32. Mocnost skrývek orníční a podorníční vrstvy stanovit na základě detailního pedologického průzkumu. Skrytou půdu z dočasných záborů oddělit od skrývané půdy trvalých záborů. Skrývku provést v mimovegetačním období.
33. V dalších fázích přípravy stavby určit cílové plochy pro uložení ornice a zkulturnění schopného podorníčí, které budou získány skrývkou v rámci zemních prací při výstavbě komunikace.
34. Provést základní průzkum kontaminace orníční vrstvy v celé trase rychlostní komunikace ve vztahu k vyhlášce č.13/1994 Sb. Ministerstva životního prostředí, kterou se upravují některé podrobnosti ochrany zemědělského půdního fondu za účelem umožnění adekvátního rozhodnutí o jejich dalším využití.
35. V případě přebytku ornice (pokud nebudou skrývky použity ke zpětné rekultivaci ploch a svahů) rozhodnout o jejich dalším využití ve spolupráci s orgánem ochrany ZPF, vlastníky a nájemci dotčených pozemků pro zúrodnění méně kvalitních zemědělských ploch v blízkém okolí stavby dle zpracovaného a projednaného rozvozevého plánu.
36. Dočasné skládky orníční vrstvy zabezpečit podle příslušných předpisů před jejich znehodnocením, zejména pak zabránit rozmnožení ruderálních druhů rostlin a kontaminaci půdy jejich semeny, znehodnocení stavební činností a erozí. Celý objem dočasně skrytých kulturních vrstev půd bude použit ke zpětné rekultivaci dočasně

odnímaných ploch.

37. Veškeré skládky zemin situovat v dostatečné vzdálenosti od vodních toků tak, aby nedocházelo k jejich zanášení.
38. Navážení pozemků provádět v době vegetačního klidu.
39. Veškeré práce provádět po etapách, svahy odkrývat po částech a přikrývat štěrkovými přísypy. Ve vytypovaných lokalitách, kde je výskyt podzemní vody, je třeba při těžbě postupovat opatrně a v případě velkého výronu vody ve svahu zářezu vybudovat odvodňovací kamenná žebra.
40. Po ukončení stavby provést důslednou rekultivaci dočasně dotčených ploch, zařízení staveníšť a zrušených úseků stávajících komunikací, které budou přeloženy.
41. Během výstavby i provozu rychlostní silnice R 52 bude zajištěn přístup na zemědělské pozemky (doporučuje se proto zpracování projektu pozemkových úprav tak, aby v důsledku realizace stavby nevznikaly neobhospodařovatelné nebo nepřístupné pozemky).
42. Dojde-li vlivem realizace stavby k nepříznivému ovlivnění vodních poměrů na okolních pozemcích, budou provedena příslušná nápravná opatření.
43. V další fázi přípravy stavby bude proveden geologický, hydrogeologický a geotechnický průzkum území, který jasně stanoví podmínky provádění stavby a provozu ve vztahu k ložiskům a zásobníkům zemního plynu.

Z hlediska ochrany rostlin, živočichů a ekosystémů:

44. Při budování podchodů pro zajištění migrační propustnosti řešit osvětlení těchto podchodů například zarošтовanými okny v dělicím pásu rychlostní silnice, které zvýší pravděpodobnost využívání podchodů živočichy.
45. V rámci dalších stupňů projektové přípravy stavby v co největší míře zachovat lokality stávajících i navržených biocenter z důvodu zvýšení stability krajiny a v maximální míře zachovat přirozený stav vodních toků a jejich doprovodné zeleně.
46. V dalším stupni PD jednoznačně vymezit zásahy do významných krajinných prvků dle § 4, odst. 2 zákona č.114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny. Zpracovat odborný posudek jako podklad pro žádost o vydání závazného stanoviska k zásahům do významných krajinných prvků dle § 4, odst.2 zákona č.114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny a souhlas k činnosti snižující nebo měnící krajinný ráz dle § 12 odst. 2 citovaného zákona.
47. Po zaměření trasy a určení všech pozemků dotčených výstavbou a provozem R52 provést podrobný biologický průzkum (resp. Biologické hodnocení, pokud bude přísl. orgánem požadováno) se zaměřením na výskyt zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů (i dle aktuální verze Červeného seznamu) a dalších chráněných částí přírody (Natura 2000, chráněných území a významných krajinných prvků). Součástí tohoto průzkumu budou mimo jiné návrhy žádostí o výjimky ze zákona č. 114/1992 Sb. v případě ovlivnění zvláště chráněných druhů rostlin nebo živočichů nebo jejich biotopů a dalších chráněných částí přírody. Zároveň zde budou návrhy podmínek nakládání

s těmito druhy (záchranný transfer, vytvoření náhradního stanoviště apod.) a vhodných technických řešení a opatření pro snížení či eliminaci negativních vlivů rychlostní silnice.

48. Po zaměření trasy a určení všech pozemků dotčených výstavbou a provozem R52 provést inventarizaci dřevin rostoucích mimo les na pozemcích dotčených stavbou a provozem rychlostní silnice včetně opatření pro ochranu zachovávaných dřevin před poškozením. V maximálním možném rozsahu zachovat stávající dřeviny.
49. V dalších fázích přípravy stavby zpracovat migrační studii včetně návrhu potřebných podchodů a nadchodů na střetu s prvky ÚSES, niveletu, podchody a nadchody konečné varianty upravit dle požadavků této studie.
50. Jako kompenzační opatření realizovat biokoridor v oblasti Pavlova - kolem sypané hráze na jižním břehu. („suchozemská část“)
51. Jako kompenzační opatření realizovat biokoridor v oblasti Pavlova - průtočné rameno spojující dolní nádrž s Dyjí pod přehradou. („vodní část“)
52. Jako kompenzační opatření realizovat biokoridor ve střední nádrži – výstavba „dalšího ostrova.“

#### Z hlediska vlivů na krajinu:

53. V dalších fázích přípravy stavby zpracovat projekt vegetačních úprav rychlostní komunikace za použití geograficky původních stanovištně vhodných druhů dřevin (stromů a keřů), který ve vazbě na konkrétní výškové a směrové trasování rychlostní silnice a terénní podmínky bude zároveň jako kompenzační opatření řešit začlenění rychlostní komunikace do krajiny s ohledem na ochranu krajinného rázu. Tento projekt bude řešit i napojení na stávající prvky územního systému ekologické stability (především biokoridory) a na stávající i připravované větrolamy. Zvláštní pozornost věnovat násypům, mostům a mimoúrovňovým křižovatkám. U násypů řešit dle podmínek optimálně výsadbu stromového patra v patě násypu, na svahu pak keřové patro tak, aby došlo k maximálnímu pohledovému začlenění do krajiny.
54. Upřednostňovat na viditelných stavebních objektech a při terénních úpravách využití přírodních materiálů (dřevo, kámen místní provenience apod.) s vhodnou modelací terénu před technicky strohým řešením a tvrdými liniemi tak, aby tato opatření vhodně snižovala nepříznivé působení rychlostní komunikace v krajině s ohledem na ochranu krajinného rázu.
55. Po zaměření pozemků pro výstavbu zpracovat návrh rychlostní silnice R52 s minimálním vlivem na krajinný ráz včetně zapojení zeleně. Mimoúrovňové křižovatky řešit přednostně (v prostoru pálavských bradel s úpatími výhradně) v zářezech tak, aby se nejvyšší stavební bod křižovatky nedostával nad rostlý terén. Součástí návrhu bude hodnocení krajinného rázu včetně vizualizace v hlavních pohledových osách zejména prostorů křižovatek, rozsáhlejších přemostění a násypů. Mimořádnou pozornost věnovat minimalizaci vlivu na unikátní architektonickou a krajinářskou hodnotu jižního úpatí Pavlovských vrchů s městem Mikulov a komplexem církevních staveb na Svatém

kopečku. Tento návrh projednat s orgánem ochrany přírody a požádat o souhlas dle § 12 zák. č. 114/1992 Sb.

#### Z hlediska nakládání s odpady:

56. V dalších stupních projektové přípravy stavby bude zpracován seznam odpadů, které budou vznikat při výstavbě i provozu a bude specifikován způsob shromažďování, skladování, třídění odpadů, využívání či odstraňování odpadů. Dále budou konkretizovány shromažďovací a skladovací prostředky odpadů. Shromažďovací a skladovací místa musí být v souladu s §§ 5, 6, 7 vyhl. č. 383/2001 Sb.
57. Klást důraz na předcházení vzniku odpadů, omezovat jejich množství a nebezpečné vlastnosti. Odpady, které vzniknou v průběhu výstavby budou především v souladu s ustanovením zákona č.185/2001 Sb. předávány k využití. Materiálové využití má přednost před jiným využitím odpadů. S odpady je třeba nakládat dle jejich skutečných vlastností.

#### Z hlediska ochrany památek:

58. Celá definitivně vybraná trasa stavby musí být archeologicky prozkoumána (v rozsahu zemních zásahů). Doporučuje se uzavřít v dostatečném časovém předstihu dohodu investora s Archeologickým ústavem AV ČR v Brně nebo jinou oprávněnou organizací o podmínkách provedení předstihového záchranného archeologického výzkumu, a to na základě povinnosti investora, vyplývající ze zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znění pozdějších ustanovení.
59. V případě vedení trasy přes objekty drobné architektury, je třeba zajistit jejich přemístění.

#### Opatření na jednotlivých úsecích:

##### *Km 16,700 - hájovna*

60. Přemístit hájovku do lokality méně exponované hlukové zátěži.

##### *Km 16,700 – 18,100*

61. Doprovodnou komunikaci v úseku Pohořelice – Nová Ves – silnice III/41621 doplnit o cyklostezku.

##### *Km 18,500 -20,000 - Nová Ves*

62. Vybudovat protihlukovou stěnu vpravo, o výšce cca 4 m.
63. Zabezpečit průchod biokoridorů v nivách Mlýnského náhonu a Olbramovického potoka min. formou podchodných propustků, doplněných bariérami okolo silnice, zabraňujícími živočichům ve volném pohybu přes těleso silnice.

##### *Km 23,000 – 25,000 – Horní mušovský luh*

64. Minimalizovat zásah stavby do lesních pozemků a biocentra Horní mušovský luh.

V další fázi projektové přípravy prověřit možnost snížení poloměru středního levotočivého oblouku při zachování vedení R 52 územím biocentra Horní mušovský luh výhradně estakádou. Stavbu provádět z mimolesních pozemků od stávající sinice tak, aby stavební práce v prostoru biocentra byly omezeny pouze na výstavbu podpěr mostu. Srážkové vody z komunikace svádět mimo prostor biocentra Horní mušovský luh. V prostoru biocentra instalovat účinné zábrany po stranách dopravních pásů proti rozstříku prostředků pro zimní údržbu komunikace do prostoru biocentra.

*Km 24,000 - 25,000 rekreační areál*

65. Výškové vedení trasy R52 řešit dle technických možností co nejnižší, případná napojení a křížení řešit přednostně pod R52.
66. Detail směrového a výškového vedení trasy R52 řešit v úzké návaznosti na protihluková opatření, která zajistí jednak plnění hlukových limitů, jednak budou vykazovat minimální vlivy na krajinný ráz, živočichy a ptačí oblast Natura 2000.
67. Zvolit vhodná technická opatření po obvodu tělesa silnice, aby nedocházelo k nočnímu oslňování území v prostoru Betléma.

*Km 25,000 -27,200 - Horní (Mušovská) nádrž Nové Mlýny*

68. Polovinu rychlostní silnice pro směr Mikulov – Pohořelice řešit v prostoru stávající silnice I/52, druhou polovinu pro směr Pohořelice – Mikulov řešit v prostoru vzniklém přisypáním stávající hráze směrem do Horní nádrže. Rozsah přisypání bude umožňovat nejen výstavbu druhé poloviny R52, ale i realizaci protihlukových opatření, opatření proti ovlivnění světly automobilů, dostatečného ozelenění pro minimalizaci vlivů na krajinu a umožní vybudování prvků pro ochranu vod. V prostoru výpustního objektu provést přemostění dle technických možností. Zároveň řešit vhodné převedení stezky pro pěší a cyklisty při zachování podmínek vhodných pro pěší turistiku a cykloturistiku (splnění platných hlukových limitů pro místa sloužící rekreaci).

*Km 27,200 - 27,900 - křížení s nadregionálním biokoridorem*

69. Zachovat průchodnost biokoridoru mimoúrovňovým překřížením v šířce biotopového přechodu min. 50 m, doplněného bariérami okolo silnice, zabraňujícími živočichům ve volném pohybu přes její těleso.

*Km 29,750 – křížení s LBK*

70. Doporučeno přemostění LBK v min. délce 18 m.

*Km 30,000- Křižovatka Spálená hospoda*

71. Provést zahloubení silnice tak, aby horní úroveň křížení kopírovala rostlý terén.

*Km 30,300 - 34,000 - celá trasa R 52 v úseku, včetně křížení se silnicí Dolní Dunajovice - Perná a nadjezdu R52 v křížení s polní cestou do Bavor*

72. R52 vést pokud možno v zářezu, příp. po terénu a vyhnout se násypovým partiím.
73. Na křižovatkách provést zahloubení silnice tak, aby horní úroveň křížení kopírovala rostlý terén.
74. Nebudovat žádná doprovodná nadzemní zařízení (např. odpočívadla a parkoviště, čerpací stanice pohonných hmot, reklamní tabule apod.), mimo nezbytného dopravního značení.
75. Zabezpečit průchod biokoridorů v nivách Bavorského a Permského potoka min. formou podchodných propustků, doplněných bariérami okolo silnice, zabraňujícími živočichům ve volném pohybu přes těleso silnice.

*Km 34,000 - 34,500 - křížení s regionálním biokoridorem*

76. Zabezpečit průchodnost biokoridoru přes silnici, nejlépe mimoúrovňovým křížením v šířce minimálních parametrů pro přerušení vzhledem k nepotvrzeným migracím živočichů v tomto prostoru pracovníky CHKO Pálava.

*Km 37,600 - 38,400 - okraj Mikulova*

77. Realizovat protihlukovou stěnu vlevo v km 37,910 - 38,420 o výšce cca 4m

*Km 38,600 - křižovatka Mikulov jih*

78. Z variant umístění křižovatky vybrat východní variantu na km 38,500.
79. Vybudovat náhradní biokoridor s podchodem v šíři cca 18 m jihovýchodně od MÚK nebo přemístit křižovatku (MÚK navržena v prostoru LBK) a přechod řešit ekoduktem (zároveň přístup k Šibeničníku).

*Km 39,250 - protíná LBK na státní hranici*

80. Provést přemostění hraničního toku a zároveň převedení LBK v šíři cca 18 m.

### **III.6.2. Podmínky pro fázi výstavby:**

81. Zabezpečit zařízení staveniště proti úniku vodě a půdě nebezpečným látkám, provádět pravidelnou preventivní kontrolu stavebních mechanismů se zaměřením na možný únik výše uvedených látek. Umístění zařízení staveniště situovat přednostně na ostatní půdě mimo ochranná pásma zdrojů vod, zátopová území, chráněná území a jejich ochranná pásma včetně významných krajinných prvků a mimo území sídel.
82. Pro přesun hmot používat přednostně trasu v ose plánované rychlostní silnice.
83. V případě extrémně nevhodných meteorologických podmínek (horké, suché a větrné počasí) snižovat prašnost skrápěním povrchu staveniště včetně přepravovaného materiálu.
84. Řádně čistit kola a podvozky automobilů vyjíždějících z prostoru staveniště včetně

čištění komunikací u výjezdu ze stavby.

85. Vypínat motory automobilů a mechanismů v době, kdy nejsou v činnosti.
86. Minimalizovat případnou stavební činnost v nočních hodinách.

### **III.6.3. Podmínky pro fázi provozu:**

87. Po uvedení stavby do provozu prověřit účinnost protihlukových opatření měřením hluku z rychlostní komunikace, výběr měřících míst provést ve spolupráci s hygienickou službou.
88. V případě zjištění nadlimitních hodnot hluku provést dodatečná nápravná opatření.
89. Provádět pravidelné kontroly funkčnosti a účinnosti a čištění vodohospodářských zařízení před jejich zaústěním do recipientu či kanalizace.

## **B. Podmínky souhlasného stanoviska z hlediska vlivů na lokality soustavy Natura 2000:**

1. V prostoru ČOV na jižním okraji evropsky významné lokality Mušovský luh vybudovat pod komunikací podchod pro živočichy (vydra říční). Izolovat lesní porost Mušovského luhu od koridoru rychlostní komunikace oplocením – minimálně v blízkosti navrhovaného podchodu.
2. Minimalizovat redukci vzrostlé rozptýlené zeleně ve volné krajině (biotopu strakapouda jižního (*Dendrocopos syriacus*) v ptačí oblasti Pálava. Případné ztráty či poškození biotopu kompenzovat náhradními výsadbami stromů rodů *Quercus* sp., *Populus* sp., *Fraxinus* sp. a *Juglans regia* na vhodných pozemcích ptačí oblasti Pálava.
3. Nově navršená tělesa násypu komunikace a všechny těžkou mechanizací narušené plochy mulčovat po skončení stavebních prací semenem místního původu a dále tyto plochy dosít semenem (odrolky) druhů travníků, luk a lesních lemů místního původu.
4. Případnou redukci biotopu vysokých křovin - biotop pěníce vlašské (*Sylvia nisoria*) v ptačí oblasti Pálava kompenzovat rozptýlenou výsadbou keřů přirozených společenstev regionu (*Crataegus* sp., *Ligustrum vulgare*, *Rosa* sp., *Cornus mas*) na nově vzniklé, resp. obnažené svahy tělesa komunikace.
5. Stresování hnízdní populace rybáka obecného (*Sterna hirundo*) během vlastní realizace stavby v jižní části hráze (způsobené např. zvýšenou hlučností prostředí stavebními pracemi) eliminovat provedením těchto prací v tomto prostoru mimo hlavní hnízdní období (květen – červenec). Pro zvýšení nabídky vhodných hnízdních biotopů zvážit možnost alespoň dočasného snížení hladiny Střední nádrže VDNM na kótu 169,50 m n.m.

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

Platnost tohoto stanoviska je 2 roky ode dne jeho vydání s tím, že platnost může být na žádost oznamovatele prodloužena v souladu s ustanovením § 10 odst. 3 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí).

**Ing. Jaroslava HONOVÁ**  
ředitelka odboru  
posuzování vlivů na životní prostředí a IPPC

**Obdrží:**

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