Vážená paní starostko,

v souvislosti s připravovanou výstavbou dálnice D55 v úseku Hodonín–Břeclav Vás žádám o poskytnutí následujících informací a podkladů:

1. Dosavadní jednání: Přehled jednání vedení městyse s ŘSD, projektanty a dalšími dotčenými subjekty, včetně dostupných zápisů, podkladů a související korespondence.
2. Stanoviska městyse: Kopie všech dosavadních stanovisek, připomínek a vyjádření městyse k projektu D55, včetně případného souhlasu s navrženým dopravním řešením.
3. Nezpoplatněné spojení: Informaci, zda městys při jednáních řešil zachování nezpoplatněného silničního spojení mezi Moravskou Novou Vsí a Hodonínem (mimo obec Lužice), případně jaké požadavky vznesl a s jakým výsledkem.
4. Dopady na dopravu: Dostupné dopravní studie a další podklady hodnotící dopady plánované dálnice na dopravu v městysi a okolních obcích, zejména možné přesměrování vozidel bez dálniční známky přes zastavěná území.
5. Další postup: Informaci o aktuálním stavu přípravy projektu, plánovaných jednáních a možnostech městyse uplatnit další připomínky.

O informace žádám jako člen Zastupitelstva městyse Moravská Nová Ves podle § 82 písm. b) a c) zákona č. 128/2000 Sb., o obcích, v souvislosti s výkonem své funkce, a současně podle zákona č. 106/1999 Sb., o svobodném přístupu k informacím.

Prosím o písemnou odpověď a poskytnutí dostupných dokumentů v elektronické podobě. Pokud některé dokumenty nejsou k dispozici nebo některé otázky dosud nebyly projednávány, prosím o uvedení této skutečnosti.

Vzhledem k tomu, že se příprava stavby posouvá směrem k povolovacímu řízení, považuji za důležité, aby zastupitelé měli k dispozici úplné informace o dosavadním postupu městyse a mohli se včas seznámit s možnými dopady stavby na život obyvatel.

Děkuji za součinnost a vyřízení žádosti v zákonných lhůtách.

S pozdravem

[redacted]

Úřad městyse Moravská Nová Ves
Datum/čas/z: 23. 10. 2026
Č.j.(e.č.)/UZ: MNV 1965/2026
Počet listů dokumentů: 1
Počet příloh a listů/svazků:
Počet a druh nelist. příloh:

Městys Moravská Nová Ves

nám. Republiky 107, 691 55
okres Břeclav

VÁŠ DOPIS: ze dne 23.10..2026
NAŠE ZNAČKA: MNV-1965/2026
VYŘIZUJE: Zuzana Jandáková
TEL: 774 600 053
E-Mail starosta@mnves.cz

DATUM: 6.11.2026

Sdělení k žádosti o poskytnutí informace

Na základě žádosti doručené dne 23.10.2026, vedené pod č.j. MNV-1965/2026 Vám zasíláme dle zk. č. 106/1999 Sb., o svobodném přístupu k informacím, ve znění pozdějších předpisů (dále jen zákon) požadované:

Dotaz:

1. **Dosavadní jednání: Přehled jednání: Přehled jednání vedení městyse s ŘSD, projektanty a dalšími dotčenými subjekty, včetně dostupných zápisů, podkladů a souvisejících korespondence.**

Odpověď:

Plánovaný projekt ŘSD výstavby dálnice D55 je připravován od roku 1975. Přehled jednání vedení městyse s ŘSD od roku 1975 doposud neevidujeme.
Přikládáme Záznam z jednání ze dne 11.7.2022

Dotaz:

2. **Stanoviska městyse: Kopie všech dosavadních stanovisek, připomínek a vyjádření městyse k projektu D55, včetně případného souhlasu s navrženými dopravním řešením.**

Odpověď:

Stanoviska od počátku příprav výstavby dálnice, od roku 1975 neevidujeme. Přikládáme stanoviska, které jsou k dispozici.

- Stanovisko k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí
- Stanovisko ke kácení dřevin silniční vegetace ze dne 27.5.2024
- Vyjádření k projektové dokumentace ze dne 19.6.2024
- Smlouva o spolupráci za účelem realizace veřejně prospěšné stavby dálnice „D55 5513 Lužice-Břeclav“ a „Cyklostezka Prušánky – Moravská Nová Ves, úsek k.ú. Moravská Nová Ves“ včetně příloh.

Dotaz:

3. **Nezpoplatněné spojení: Informaci, zda městys při jednáních řešil zachování nezpoplatněného silničního spojení mezi Moravskou Novou Vsi a Hodonínem (mimo obec Lužice), případně jaké požadavky vznesl a s jakým výsledkem.**

Odpověď:

Nezpoplatněné spojení bylo řešeno na společných jednání starostů, projekční firmy HBH Projekt, spol. s.r.o. a ŘSD, kde bylo také sděleno, že mýtné, dálniční poplatky a jiné poplatky za užívání silničních komunikací je v kompetenci Ministerstva dopravy ČR a ŘSD není příslušný k odpovědi. Na stejnou otázku od občanů na veřejném projednání D55, 5513.1 Lužice – Břeclav I. etapa v Mikulčicích, kde byl tazatel také přítomen, reagovali zástupci ŘSD a HBH Projekt, spol. s.r.o. stejně. Poplatky má v kompetenci Ministerstvo dopravy ČR.

Dotaz:

4. **Dopady na dopravu: Dostupné dopravní studie a další podklady hodnotící dopady plánované dálnice na dopravu v městysi a okolních obcích, zejména možné přesměrování vozidel bez dálniční známky přes zastavěná území.**

Odpověď:

Požadované studie nebo jiné podklady nemá městys Moravská Nová Ves k dispozici.

Dotaz:

5. **Další postup: Informaci o aktuálním stavu přípravy projektu, plánovaných jednáních a možnostech uplatnit další připomínky.**

Odpověď:

Vzhledem k tomu, že investorem plánované stavby dálnice D55 je Ředitelství silnic a dálnic je lépe vznesený dotaz adresovat přímo na ŘSD. Městys Moravská Nová Ves uvedené informace nemá k dispozici.

Městys Moravská Nová Ves informuje, že vhodnějším způsobem získání jakýchkoliv informací pro zastupitele městyse Moravská Nová Ves, kterým se žadatel stal dne 10.10.2026, je telefonické nebo osobní spojení.

S pozdravem

Bc. Zuzana Jandáková
starostka Městyse Moravská Nová Ves

MINISTERSTVO ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ

100 10 PRAHA 10 – VRŠOVICE, Vršovická 65

V Praze dne 30. prosince 2011
Č.j.: 59378/ENV/11

STANOVISKO K POSOUZENÍ VLIVŮ PROVEDENÍ ZÁMĚRU NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

podle § 10 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon")

I. Identifikační údaje

Název záměru: **Rychlostní silnice R55 v úseku Rohatec – Břeclav**

Kapacita (rozsah) záměru:

Dostavba stávající dvoupruhové silnice I/55 na čtyřpruhovou rychlostní silnici R55:

- celkové délka 23,500 km (km 40,000 – 63,500), šířkové uspořádání v kategorii R 25,5/120, se středním dělícím pásem,
- úsek je rozdělen na dvě stavby: 5512 Rohatec – Lužice a 5513 Lužice – Břeclav.

Výstavba mimoúrovňových křižovatek (dále jen „MÚK") – mimoúrovňová křížení nahrazující stávající úrovňová křížení:

- MÚK Hodonín-východ (silnice č. II/432),
- MÚK Mikulčice (přeložená silnice č. II/423),
- MÚK Moravská Nová Ves (silnice č. II/424 a č. III/4233),
- MÚK Hrušky (silnice č. III/4243),
- MÚK Břeclav I (dálnice D2),
- MÚK Břeclav II (silnice č. I/50, č. II/425 a č. III/05531).

Plocha pro středisko správy a údržby rychlostní silnice (dále jen „SSÚRS"):

– SSÚRS Hodonín v prostoru MÚK Hodonín-východ.

Přeložky silnic – doplnění silniční sítě v návaznosti na nově budované MÚK:

- přeložka silnice č. II/423 v délce 2 100 m (kategorie S 9,5/70) mezi Mikulčicemi a Josefovem,
- přeložka silnice č. II/425 v délce 878 m (kategorie S 9,5/80) u Břeclavi,
- přeložka silnice č. III/05531 v délce 1 505 m (kategorie S 7,5/60) u Mikulčic,
- přeložka silnice č. III/05531 v délce 3 333 m (kategorie S 7,5/60) u Hrušek.

Vyvolané přeložky – úpravy a přeložky silnic nižších tříd, polních cest a inženýrských sítí v nezbytném rozsahu vyvolaném potřeby stavby.

Umístění záměru:	kraj: Jihomoravský obce: Břeclav, Hodonín, Hrušky, Lužice, Mikulčice, Moravská Nová Ves, Rohatec k.ú.: Břeclav, Hodonín, Hrušky, Lužice u Hodonína, Mikulčice, Moravská Nová Ves, Rohatec
Obchodní firma oznamovatele:	Ředitelství silnic a dálnic ČR, závod Brno
IČ oznamovatele:	65993390
Sídlo oznamovatele:	Šumavská 33 659 77 Brno

II. Průběh posuzování

Zpracovatel oznámení a dokumentace:	Mgr. Tomáš Šikula osvědčení odborné způsobilosti č. j.: 8175/1488/OIP/03 autorizace prodloužena č.j.: 69749/ENV/07
Datum předložení oznámení:	1. 10. 2008
Datum předložení dokumentace:	19. 11. 2009
Zpracovatel posudku:	RNDr. Vladimír Ludvík osvědčení odborné způsobilosti č. j.: 5278/850/OPV/93 autorizace prodloužena č. j.: 2081/ENV/11
Datum předložení posudku:	6. 5. 2011
Veřejné projednání:	Kulturní dům Mikulčice, dne 27. 6. 2011

Celkové hodnocení procesu posuzování včetně účasti veřejnosti:

- Dne 1. 10. 2008 bylo Ministerstvu životního prostředí (dále jen „MŽP"), jako příslušnému úřadu, předloženo oznámení záměru zpracované dle přílohy č. 3 k zákonu.
- Dne 16. 10. 2008 bylo zahájeno zjišťovací řízení rozesláním oznámení záměru dotčeným územním samosprávným celkům a dotčeným správním úřadům ke zveřejnění a k vyjádření.

- Dne 2. 12. 2008 byl vydán závěr zjišťovacího řízení s tím, že byly stanoveny oblasti, na které je nutné klást důraz při zpracování dokumentace vlivů záměru na životní prostředí (dále jen „dokumentace").
- Dne 19. 11. 2009 byla předložena dokumentace.
- Dne 7. 12. 2009 byla dokumentace rozeslána dotčeným územním samosprávným celkům a dotčeným správním úřadům ke zveřejnění a k vyjádření.
- Dopisem ze dne 15. 1. 2010 byl MŽP zpracováním posudku o vlivech záměru na životní prostředí (dále jen „posudek") pověřen RNDr. Vladimír Ludvík.
- Dne 6. 5. 2011 obdrželo MŽP zpracovaný posudek.

Závěry zpracovatele posudku:

Z hlediska posuzovaných vlivů lze nejvýznamnější vlivy záměru z hlediska jejich velikosti a významnosti očekávat zejména v oblasti vlivů na přírodu, vodní zdroje a obyvatelstvo z hlediska hlukové zátěže. Realizací záměru dojde k okrajovému zásahu do lokality zařazené do soustavy Natura 2000 (EVL Hodonínská doubrava – lesní komplex).

Zpracovatel posudku po vyhodnocení dokumentace, obdržených vyjádření a dalších podkladů doporučuje příslušnému úřadu vydat souhlasné stanovisko ve smyslu zákona za respektování podmínek uvedených ve stanovisku.

- Dne 10. 5. 2011 byl posudek rozeslán dotčeným územním samosprávným celkům a dotčeným správním úřadům ke zveřejnění a k vyjádření.
- Dopisem ze dne 13. 6. 2011 rozeslalo MŽP pozvánku na veřejné projednání dotčeným samosprávným celkům a dotčeným správním úřadům ke zveřejnění.
- Dne 27. 6. 2011 se konalo veřejné projednání.

Závěry veřejného projednání:

Veřejné projednání se konalo dne 27. 6. 2011 od 15:00 hod. v Kulturním domě v Mikulčicích a proběhlo v souladu s § 17 zákona a § 4 vyhlášky MŽP č. 457/2001 Sb., o odborné způsobilosti a o úpravě některých dalších otázek souvisejících s posuzováním vlivů na životní prostředí (dále jen „vyhláška"). Podrobněji je průběh veřejného projednání uveden v zápisu z veřejného projednání č. j.: 52538/ENV/11 ze dne 5. 8. 2011.

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

1. Jihomoravský kraj, náměstek hejtmana
2. Obec Rohatec
3. Obec Lužice
4. Obec Mikulčice
5. Obec Hrušky
6. Obec Dolní Dunajovice
7. Městys Moravská Nová Ves
8. Městský úřad Břeclav- odbor životního prostředí
9. Městský úřad Hodonín - odbor životního prostředí, odbor rozvoje města
10. Krajská hygienická stanice Jihomoravského kraje se sídlem v Brně
11. Česká inspekce životního prostředí, Oblastní inspektorát Brno

12. Ministerstvo zemědělství – odbor státní správy, hospodářské úpravy a ochrany lesů
13. Krajský úřad Jihomoravského kraje – odbor životního prostředí a zemědělství
14. Městský úřad Břeclav – odbor životního prostředí
15. Městský úřad Hodonín – odbor životního prostředí
16. Obvodní báňský úřad v Brně
17. Národní památkový ústav, územní odborné pracoviště v Brně
18. Ministerstvo životního prostředí, odbor obecné ochrany přírody a krajiny (původní název - odbor péče o krajinu)
19. Ministerstvo životního prostředí, odbor zvláštní územní ochrany přírody a krajiny (původní název – odbor zvláště chráněných částí přírody)
20. Ministerstvo životního prostředí, odbor druhové ochrany a implementace evropských předpisů (původní název – odbor mezinárodní ochrany biodiverzity)
21. Ministerstvo životního prostředí, odbor ochrany vod
22. Ministerstvo životního prostředí, odbor ochrany ovzduší
23. Ministerstvo životního prostředí, odbor udržitelné energetiky a dopravy
24. Občanské sdružení Občané za ochranu kvality bydlení v Brně - Kníničkách, Rozdrojovicích a Jinačovicích
25. Občanské sdružení Děti Země - Klub za udržitelnou dopravu
26. Občanské sdružení Dolní Dunajovice proti R52
27. Občanské sdružení Mikulovsko bez dálnice
28. Občanské sdružení Ekologický právní servis
29. Občanské sdružení Nebojsa
30. Sdružení vlastníků bytů o.p.s.
31. Honební společenstvo Mikulčice- Lužice
32. Myslivecké sdružení Mikulčice - Velká Morava
33. Marta Svobodová (+ 33 dalších fyzických osob)
34. Miroslav Bastl
35. Dita Zacharová
36. Andrea Kučerová

III. Hodnocení záměru

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

Z hlediska charakteru předloženého záměru je patrné, že se jedná o aktivitu navrhovanou v území určeném pro tuto stavbu. Z této skutečnosti se také odvíjí komplexní vyhodnocení velikosti a významnosti vlivů záměru na životní prostředí.

Z hlediska posuzovaných vlivů je patrné, že nejvýznamnější vlivy z hlediska velikosti a významnosti lze očekávat zejména v oblasti vlivů na přírodní složky ekosystémů, vodní zdroje a vlivů na obyvatelstvo (zejména z hlediska hlukové zátěže). Z hlediska vlivů na

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

Přeshraniční vlivy ve spojitosti s uvažovaným záměrem nenastávají.

Vlivy na obyvatelstvo jsou z hlediska akustické situace vyhodnoceny příslušnou specializovanou studií (ENVIROAD, 2009). Přestože byla trasa silnice I/55 již v minulosti přeložena mimo intravilány sídel, prochází dnes poměrně blízko zastavěných území obcí, což je dáno jednak rozvojovými aktivitami obcí, tak i omezenými možnostmi trasování komunikace. Základním aspektem v negativních vlivech na obyvatelstvo je prognózované zvýšení intenzit dopravy u varianty Aktivní, neboť modelový výpočet zde počítá s kompletním zprovozněním rychlostní silnice R55, což významně zatraktivní tento dopravní tah.

Vzhledem k tomu, že povinností oznamovatele je zabezpečit ochranu zdraví obyvatel před nadlimitními hladinami hluku, byla v rámci procesu EIA předběžně navržena protihluková opatření s cílem splnění hygienických imisních limitů hluku v obytné zástavbě. Přesto u nejbližší obytné zástavby obcí Lužice a Hrušky zůstaly mírně překročeny noční hlukové limity. Podmínkami ve stanovisku jsou řešeny i tyto vlivy.

Problematiku znečišťování ovzduší řeší rozptylová studie (ENVIROAD, 2009). Výstavbou navrhovaného záměru dojde k navýšení příspěvků imisních koncentrací hlavních škodlivin ve všech dotčených sídlech. V současné době je překračován denní (24hod) průměr imisního limitu částic (PM_{10}) v okolí Břeclavi a Hodonína, k jiným překročení imisních limitů s přispěním posuzovaného záměru nedojde.

Problematika vyhodnocení vlivů záměru na veřejné zdraví je řešena samostatnou specializovanou studií Prof. MUDr. Jaroslava Kotulána, CSc. V závěru studie je konstatováno, že z hlediska vlivů na obyvatelstvo lze považovat aktivní variantu s protihlukovými opatřeními za únosnou.

Realizací záměru dojde k okrajovému zásahu do jedné lokality zařazené do soustavy Natura 2000 (EVL Hodonínská doubrava – lesní komplex). Součástí posuzované Dokumentace EIA je také posouzení vlivů na soustavu Natura 2000. Mimo tuto zalesněnou oblast je záměr veden převážně po zemědělské půdě, postižení dalších cenných ekosystému lze označit za minimální. Na toto posouzení byl zpracován oponentní posudek, který je součástí posudku EIA, zmírňující opatření jsou uvedena v rámci podmínek stanoviska.

U povrchových vod nedojde k výraznému zásahu do charakteru odvodnění oblasti. Záměr kříží několik menších vodních toků a jeden tok významný. Záměr také zasáhne do okrajů dvou rybníků v soustavě kolem vodního toku Kyjovka severně od Hodonína.

Celkový zábor posuzovaného záměru bude činit cca 106,55 ha. V této hodnotě není zahrnuta plocha stávající silnice I/55 a dálnice D2. Zemědělský půdní fond (dále jen „ZPF“) bude mít zábor ve výši 96,97 ha, pozemky určené k plnění funkcí lesa (dále jen „PUPFL“) 7,63 ha, a vodní plochy 1,94 ha.

Řešené území je z hlediska zastoupení přírodních zdrojů významnou oblastí s ložisky ropy, zemního plynu, lignitu a cihlářských surovin. Tyto zdroje jsou chráněny řadou institutů ochrany dle horního zákona. Těžební aktivity v území respektují ochranné pásmo stávající silnice, rozšířené ochranné pásmo rychlostní silnice však bude zasahovat i do využívaných ploch. Tuto problematiku bude nezbytné řešit v kooperaci s příslušným báňský úřadem. Před realizací stavby bude nezbytné sanovat staré důlní dílo – jámu Heinrich, pokud již v té době nebude sanované.

Horninové prostředí bude ovlivněno pouze lokálně, v místech zářezů a náspů, nepředpokládají se negativní změny.

Záměr je veden v koridoru stávající silnice I/55, v krajině tak nevznikne nový prvek, pouze se zvýrazní stávající prvek liniové stavby, který je veden převážně zemědělskou mírně zvlněnou krajinou. Výrazněji do krajinného rázu zasáhnou mimoúrovňové křižovatky, které však mají vzhledem ke křížení se silnicemi nižších tříd menší rozlohu.

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

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

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

varianta Nulová

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

varianta Aktivní

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

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

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

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

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

V následujícím úseku vede trasa přes lesní komplex Hodonínská doubrava severozápadně od Hodonína a v km 47,470 kříží vodní tok Studená chodba. Stávající úrovňové napojení silnice č. I/51 (ul. Velkomoravská) bude zrušeno a nahrazeno MÚK Hodonín-západ (stavba „Silnice I/51 Hodonín – obchvat“ směrem k hraničnímu přechodu

Hodonín/Holíč, investorem stavby je Ředitelství silnic a dálnic ČR, Správa Brno). Za lesním komplexem přechází trasa přes Písečný a Lužický rybník, v km 48,640 kříží vodní tok Kyjovka.

Trasa pokračuje jihozápadním směrem k Lužicím, kde bude v km 49,329 přeložena silnice č. III/42222 Dolní Bojanovice – Lužice do nadjezdu. Odpočívka v km 49,500, která je v současnosti napojena na silnici č. I/55 a zároveň na silnici č. III/42222, bude po rekonstrukci napojena pouze na rychlostní silnici R55. Následující křížení se silnicí č. II/423 bude řešeno nadjezdem. Stávající silnice č. II/423 je v úseku Josefov – Lužice poškozena vlivem poddolování, a proto bude přeřazena do sítě místních nebo účelových komunikací. Nově bude silnice č. II/423 vedena v trase polní cesty do Mikulčic (přeložka v délce 2 100 m a kategorii S 9,5/70), rychlostní silnici R55 bude křížit podjezdem pod stávajícím mostem a bude s ní propojena přes MÚK Mikulčice. U Mikulčic bude doplněna přeložka silnice č. III/05531 (délka přeložky 1505 m, kategorie S 7,5/60), čímž obec získá obchvatovou trasu silnice č. III/05531.

Hlavní trasa rychlostní silnice R55 vede dále severně od Moravské Nové Vsi a Hrušek. Do MÚK Moravská Nová Ves bude napojena silnice č. II/424 Moravská Nová Ves – Lanžhot a silnice č. III/4233 vedoucí od Prušánek. Severně od obce Hrušky přechází přes hlavní trasu přeložená silnice č. III/4243, která je napojena na rychlostní silnici R55 v MÚK Hrušky.

V místě MÚK Hrušky je navržen kolektor vpravo, který umožní napojení dvou logistických center v Hruškách, stávající čerpací stanici pohonných hmot a objekt služeb pro motoristy. Tento pravostranný kolektor je navržen až po křižovatku MÚK Břeclav II a měl by zajišťovat dopravní obslužnost případných dalších aktivit v tomto prostoru. V Hruškách u nádraží je na stávající silnici č. I/55 úrovňově napojena silnice č. III/05531, toto křížení bude zrušeno bez náhrady.

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

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

Přeložka silnice č. III/05531 je navržena v délce 3 333 m a spojuje MÚK Břeclav II se stávající silnicí č. III/05531 u Hrušek. Pod dálnicí D2 je prochází v souběhu s železniční tratí Břeclav – Přerov. Přeložka silnice č. II/425 je navržena v délce 878 m a propojuje MÚK Břeclav II se stávající silnicí č. II/425 přicházející od Podivína.

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

Technické řešení záměru, s ohledem na dosažený stupeň poznání pokud jde o znečišťování životního prostředí, je dostatečně popsáno a odpovídá, při respektování navržených opatření, požadavkům legislativních předpisů, technických norem k ochraně životního prostředí a veřejného zdraví.

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

Návrh opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů záměru na životní prostředí je souborem opatření, která vyplynula v jednotlivých fázích přípravy a posuzování tohoto záměru a je uveden dále v podmínkách tohoto stanoviska. Jedná se o opatření za účelem snížení dopadů realizace záměru na životní prostředí. Zvláštní pozornost je věnována především ochraně přírody, vod a ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku.

Do návrhu stanoviska jsou promítnuty relevantní požadavky z vyjádření dotčené samosprávy, orgánů státní správy, veřejnosti a občanských sdružení včetně připomínek z veřejného projednání.

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

Posuzovaný záměr „Rychlostní silnice R55 v úseku Rohatec - Břeclav" byl předložen v jedné variantě umístění. Varianta aktivní představuje dostavbu a rekonstrukci stávající silnice č. I/55 (realizované v původní kategorii R 11,5/100) na čtyřpruhovou rychlostní silnici kategorie R 25,5/120. Alternativní variantou je varianta tzv. nulová, představující nerealizaci stavby a představuje stávající silnici č. I/55 v úseku od Rohatce po Břeclav a je srovnávací variantou, nikoli aktivní.

Technické a technologické řešení záměru je navrženo v jedné variantě.

Vypořádání vyjádření k dokumentaci:

K dokumentaci bylo Ministerstvu životního prostředí doručeno celkem 16 vyjádření (10 vyjádření dotčených správních úřadů, 3 vyjádření dotčených územních samosprávných celků a 3 vyjádření veřejnosti).

Vypořádání připomínek vzešlých z obdržených vyjádření je uvedeno v příslušné části posudku a všechny oprávněné požadavky vyplývající z těchto vyjádření byly zpracovatelem posudku odpovídajícím způsobem komentovány, respektive ve formě podmínek navrženy do stanoviska příslušnému úřadu.

Vypořádání vyjádření k posudku:

K posudku bylo Ministerstvu životního prostředí doručeno celkem 12 vyjádření (1 vyjádření dotčeného správního úřadu, 9 vyjádření dotčených územních samosprávných celků a 2 vyjádření veřejnosti). Veškerá písemná vyjádření byla zpracovatelem posudku vypořádána v souladu s § 9 zákona.

1. Jihomoravský kraj, náměstek hejtmana, č. j. JMK 69267/2011 ze dne 22. 6. 2011

Podstata vyjádření
Jihomoravský kraj posoudil předložený posudek záměru „Rychlostní silnice R55 v úseku Rohatec – Břeclav" bez připomínek.

Vypořádání vyjádření zpracovatelem posudku
Ve vyjádření není žádná připomínka, kterou by bylo potřeba vypořádat.

2. Městský úřad Břeclav, odbor životního prostředí, č. j. MUBR 35406/2011 ze dne 24. 5. 2011

Podstata vyjádření
K předloženému posudku nemá městský úřad připomínek.

Vypořádání vyjádření zpracovatelem posudku
Ve vyjádření není žádná připomínka, kterou by bylo potřeba vypořádat.

3. Městský úřad Hodonín, odbor životního prostředí, č. j. MUHOCJ 57170/2011 ze dne 3. 6. 2011

Podstata vyjádření
Z hlediska ochrany přírody a krajiny nemá připomínek. Požaduje, aby navržená opatření k prevenci, vyloučení, snížení popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů na životní prostředí uvedených v části IV. posudku (str. 67 – 73), byla následně zapracována do jednotlivých stupňů projektové dokumentace.

Vodoprávní úřad MěÚ Hodonín: k předloženému posudku nemá připomínek, avšak žádá vybraná opatření ve svém vyjádření k posudku zapracovat do všech stupňů projektové dokumentace.

Z hlediska odpadového hospodářství, ochrany ovzduší a ochrany PUPFL a hospodaření v lesích nemá MěÚ k předloženému posudku připomínek.

Z hlediska ochrany ZPF MěÚ sděluje, že realizací posuzovaného záměru dojde k dočasnému i trvalému záboru pozemků. Před vydáním územního rozhodnutí je třeba, aby investor stavby požádal orgán ochrany ZPF o udělení souhlasu s odnětím pozemků ze ZPF, a to v souladu se zákonem č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu, ve znění pozdějších předpisů. Zároveň je nutné dodržet podmínky ke snížení nepříznivých vlivů na životní prostředí.

Vypořádání vyjádření zpracovatelem posudku
Ve vyjádření není žádná připomínka, kterou by bylo potřeba vypořádat. Souhlas k odnětí pozemků ze ZPF je zákonnou povinností a není nezbytné tuto podmínku v podmínkách stanoviska uvádět.

4. Krajský úřad Jihomoravského kraje (dále jen „KÚ JMK"), odbor životního prostředí, č. j. JMK 90914/2011 ze dne 22. 6. 2011

Podstata vyjádření
Z hlediska zákona č. 254/2001 Sb., o vodách a změně některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů (vodní zákon):

Dotčeným věcně a místně příslušným vodoprávním úřadem k vydání vyjádření podle ustanovení § 18 vodního zákona je vodoprávní úřad první instance, tj. obecní úřad obce s rozšířenou působností v místě požadované činnosti nebo stavby, v daném případě pro k. ú. Břeclav, Hrušky a Moravská Nová Ves se jedná o MěÚ Břeclav, pro k. ú. Hodonín, Lužice u Hodonína, Mikulčice a Rohatec se jedná o MěÚ Hodonín.

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

V části IV. posudku (Posouzení navržených opatření k prevenci, vyloučení, snížení případně kompenzaci nepříznivých vlivů na životní prostředí, z hlediska flory, fauny, ekosystémů a krajiny) je na str. 70 uvedeno:

- počáteční stavební práce (kácení porostů a skrývky zeminy) provádět mimo vegetační období (1. 4. – 31. 7.)

S výše uvedeným určením mimovegetačního období se orgán ochrany přírody KÚ JMK neztotožňuje. V tomto období u mnoha druhů živočichů začíná hnízdní období, u obojživelníků probíhá migrace žab, u vegetace rostlin (podle druhů i ve fázi plného kvetení) a některých dřevin je v počáteční fázi vývoje. Z uvedených důvodů požadujeme přehodnotit výše uvedené mimovegetační období, a to na období (od 1. 3. - 31. 7.), se zapracováním do dalších stupňů projektových dokumentací.

- jako osivo nových zářezů zvolit tzv. motýlokvěté směsi

V úseku EVL Hodonínská doubrava (CZ0624070) požaduje orgán ochrany přírody travní směs upravit pro danou lokalitu a její složení předem konzultovat a schválit s AOPK ČR, středisko Brno.

Dále upozorňuje na zákonné povinnosti (žádost o udělení výjimky z ochranných podmínek zvláště chráněných druhů živočichů a rostlin).

S navrženými opatřeními k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů záměru na životní prostředí včetně povinností a podmínek pro sledování a rozbor vlivů na životní prostředí (str. 125 - 132) se orgán ochrany přírody KÚ JMK ztotožňuje a k jejich docílení považuje za nezbytné zapracování do jednotlivých stupňů projektových dokumentací.

Správní orgán se domnívá, že hodnocený záměr při realizaci Aktivní varianty je z hlediska ochrany přírody přijatelnou a akceptovatelnou variantou. Se závěry posudku a návrhy zmírňujících opatření na soustavu Natura 2000 se zcela ztotožňuje a při jejich dodržení nemá k posudku dalších připomínek.

Z hlediska zákonů č. 185/2001 Sb., o odpadech a změně některých dalších zákonů, ve znění pozdějších předpisů, č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu, ve znění pozdějších předpisů, č. 44/1988 Sb., o ochraně a využití nerostného bohatství, zákona č. 61/1988 Sb., o hornické činnosti, výbušninách a o státní báňské správě a č. 62/1988 Sb., o geologických pracích a o Českém geologickém úřadu ve zněních pozdějších předpisů a prováděcích předpisů k těmto zákonům: nemá připomínek.

Z hlediska zákona č. 86/2002 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů: sděluje, že zůstává v platnosti vyjádření č. j. JMK 6534/2010 k předmětné akci ze dne 15. 1. 2010, další připomínky nemá.

Z hlediska zákona č. 289/1995 Sb., o lesích a změně některých zákonů (lesní zákon), v platném znění: KÚ JMK, odbor životního prostředí je dotčeným orgánem státní správy lesů, neboť předmětnou stavbou budou dotčeny pozemky určené plnění funkcí lesa o výměře nad 1 ha. Podle § 48a odst. 2 písm. c) zákona č. 289/1995 Sb., o lesích a o změně a doplnění některých zákonů (lesní zákon), v platném znění, je v takovém případě krajský úřad oprávněn k vydání souhlasu, podle § 14 odst. 2 lesního zákona, formou závazného stanoviska dle § 149 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, v platném znění, k vydání územního rozhodnutí.

V případě dotčení pozemků PUPFL ve vzdálenosti do 50 m od okraje lesa je nutno požádat o vyjádření podle § 14 odst. 2 lesního zákona příslušný obecní úřad obce s rozšířenou působností, odbor životního prostředí.

Z pohledu státní správy lesů požadujeme minimalizaci trvalých a dočasných záboru PUPFL.

Odbor územního plánování a stavebního řádu, odbor kultury a památkové péče a odbor regionálního rozvoje nemají připomínky.

Shrnutí: KÚ JMK nemá v případě respektování požadavků uvedených ve vyjádření k posudku (především v oblasti ochrany přírody a krajiny) záměru „Rychlostní silnice R55 v úseku Rohatec-Břeclav", připomínky.

Vypořádání vyjádření zpracovatelem posudku
Uvedené požadavky byly zapracovány do podmínek stanoviska.

5. Krajská hygienická stanice Jihomoravského kraje se sídlem v Brně, č. j. KHSJM 22604/2011/HO/HOK ze dne 26. 5. 2011

Podstata vyjádření
Požaduje změnit text podmínky č. 3 části VII. Návrh stanoviska v posudku ve smyslu níže uvedeného:

- U obytných objektů, u kterých nebude možné ani při realizaci navržených opatření (optimalizovaných v dalších stupních projektové přípravy) snížit hlukové zatížení na zákonné limity, řešit tuto skutečnost individuálně s vlastníky objektů, instalací individuálních opatření (výměna oken), v krajním případě ve smyslu možného vykoupení objektu a zrušení funkce bydlení s tím, že nezbytnost uplatnění individuálních opatření bude objektivně zdůvodněna v navazujících řízeních.

Vypořádání vyjádření zpracovatelem posudku
Podmínka je ve stanovisku změněna.

6. Česká inspekce životního prostředí, Oblastní inspektorát Brno, č. j. ČIŽP/47/IPP/ 1107750 002/11/BLV ze dne 6. 6. 2011

Podstata vyjádření
Z hlediska ochrany ovzduší nemá připomínky. Z hlediska ochrany zdrojů podzemních vod byly již stanoveny ve vyjádření k záměru stavby. Opatření ve vybudování odlučovačů ropných látek a retenčních nádrží pro zachycování sedimentů před zaústěním dešťových srážek z komunikace do recipientů se jeví jako zlepšení stavu kvality dešťových vod a zmenšuje riziko znečištění povrchových toků ropnými látkami. V tomto opatření Česká inspekce životního prostředí, Oblastní inspektorát Brno spatřuje zlepšení stavu z hlediska ochrany povrchových toků.

Vypořádání vyjádření zpracovatelem posudku
Opatření je uvedeno v podmínkách stanoviska.

7. Obvodní báňský úřad v Brně, č. j. SBS 16361/2011/001 ze dne 25. 5. 2011

Podstata vyjádření
OBÚ v Brně sděluje, že zaslal stanovisko dne 19. 1. 2010 pod č. j. 06280/2009/01/001, jež je nadále platné.

Vypořádání vyjádření zpracovatelem posudku
Ve vyjádření není žádná připomínka, kterou by bylo potřeba vypořádat.

8. MŽP, odbor ochrany ovzduší, č. j. 1286/780/11 ze dne 1. 6. 2011

Podstata vyjádření
Posudek záměru zohlednil požadavky vznesené odborem ochrany ovzduší k dokumentaci. Opatření na minimalizaci prašnosti byla převzata do návrhu stanoviska a odbor nemá k posudku žádné připomínky a s navrženým stanoviskem souhlasí.

Vypořádání vyjádření zpracovatelem posudku
Ve vyjádření není žádná připomínka, kterou by bylo potřeba vypořádat.

9. MŽP, odbor ochrany vod, č. j. 1130/740/11 ze dne 1. 6. 2011

Podstata vyjádření
Odbor ochrany vod nemá k posudku žádné připomínky.

Vypořádání vyjádření zpracovatelem posudku
Ve vyjádření není žádná připomínka, kterou by bylo potřeba vypořádat.

10. MŽP, odbor zvláštní územní ochrany přírody a krajiny (původně odbor zvláště chráněných částí přírody), č. j. 1413/620/11 ze dne 13. 6. 2011

Podstata vyjádření

S ohledem na skutečnosti uvedené ve stanovisku odboru k oznámení a zároveň vzhledem k vypořádání připomínek vznesených v rámci stanoviska odboru k dokumentaci (viz vnitřní sdělení pod č. j. 4741/620/09 ze dne 7. 1. 2010), kdy v rámci posudku byly respektovány návrhy opatření ke zmírnění negativních vlivů z hlediska flóry, fauny, ekosystémů a krajiny, zmírňující opatření vyplývající z naturového hodnocení, bylo doplněno opatření týkající se minimalizace střetů s netopýry a navrženo zpracování podrobné migrační studie a vše bylo zapracováno do návrhu podmínek stanoviska, neuplatňuje odbor k předloženému posudku žádné zásadní připomínky.

Vypořádání vyjádření zpracovatelem posudku

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

11. Občanské sdružení Děti Země – Klub za udržitelnou dopravu, ze dne 28. 6. 2010

Kompletní vyjádření

Organizační jednotka občanské sdružení Děti Země pod názvem Děti Země – Klub za udržitelnou dopravu (dále jen "Děti Země") posílají tímto MŽP mírně po lhůtě do 30 dní (k 22. 6. 2011) níže své vyjádření, přičemž se omlouvá za pozdější zaslání, neboť příslušná osoba byla do 26. 6. 2011 na dovolené. Nicméně opožděnost o 6 dní by dle zkušeností Dětí Země i právního názoru MŽP neměla být vážnou překážkou pro zohlednění níže uvedeného vyjádření, i když veřejné projednání překvapivě proběhlo již 27. 6. 2011 v Mikulčicích.

Na základě něho Děti Země navrhují dokumentaci EIA i posudek EIA nechat MŽP doplnit a přepracovat.

Vyjádření Dětí Země k posudku EIA:

Na str. 7 posuzovatel uvádí kapitolu nazvanou „Kapacita záměru". Toto je správný nadpis kapitoly a termín, který je v souladu se zákonem 100/2001 Sb. V platném znění. V předmětné kapitole ale posuzovatel žádnou informaci o „kapacitě záměru neuvedl". Odkazujeme pro na níže vyargumentovanou připomínku o tom, co je v daném případě skutečně kapacita záměru. Bez nápravy tohoto fundamentálního faktu je celé posuzování vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví v rozporu se zákonem a je nutné celé posuzování opakovat s tím, že bude správně formulován základ tohoto posuzování požadovaný zákonem, tj. „kapacita záměru". Je skoro pikantní, že resort dopravy, který předkládá přemetný záměr ví, co je „kapacita komunikace" a má to explicitně zakotveno v ČSN, které jsou závazné, neboť na rozdíl od jiných ČSN tyto jsou explicitně činěny součástí prováděcích předpisů k zákonu o pozemních komunikacích, a přitom rezort Ministerstva životního prostředí, ignoruje opakovaně jasné upozornění, že porušuje zákon č. 100/2001 Sb., kterého je garantem. Takto se naposled stalo např. pro EIA pro úsek R43 Kuřim - Svitávka. Pro účely Pokud dojde k porušení zákona v tak základní věci jako je základ posuzování („kapacita záměru"), domníváme se, že nám to dává silný právní argument na žalobu v dané věci. Protože však rezort MŽP doposud nepředložil do Parlamentu eurokompatibilní zákon o posuzování vlivů (a Česká republika byla v této věci odsouzena Evropským soudním dvorem 10. června 2010 rozsudkem č. C378/09 a protože Česká republika doposud nesjednala plnou nápravu a v dané věci po rozsudku ESD běží infringement proti České republice) nastává situace, že MŽP při systémově chybném postupu posuzování vlivů se dostává do situace, že v případě úspěšné žaloby proti územnímu rozhodnutí (R55, R43, R52, atd.) bude problém s mnohamilionovými škodami nutné řešit se všemi adekvátními důsledky. Dovolujeme si proto v této souvislosti upozornit na možné mnohamilionové škody a žádáme MŽP, aby napravilo chybné postupy a nepřipouštělo další škody s dopadem do veřejných financí.

Nesouhlasíme s vypořádáním ani jedné z našich námitek, jak to provedl posudkář EIA od str. 79. Navíc k bodům 1 – 6 upozorňujeme, že i např. podle ust. § 43 odst. 5 je uzákoněno, že „Poskytování prostředků z veřejných rozpočtů podle zvláštních právních předpisů na provedení změn v území nesmí být v rozporu s vydaným územním plánem". Zpracovávání EIA před schválením ZÚR a ÚP všech obcí a provedením SEA je tedy v rozporu se zákonem. Navíc lze odkázat i na judikaturu Nejvyššího správního soudu, podle které EIA se provádí až po SEA.

V našem vyjádření ke zjišťovacímu řízení jsme uvedli zásadní námitky, pro které mělo být oznámení vráceno. MŽP tyto zásadní námitky ignorovalo, čímž zásadním způsobem pochybilo. MŽP je povinno dbát o hospodárné využití veřejných financí. Nevrácení oznámení oznamovateli, který je subjektem hospodařící s veřejnými prostředky v případě, že Oznámení je zatíženo zásadními pochybeními neumožňujícími ani z formálních důvodů úspěšně dovést řízení EIA do úspěšného konce, je pokračování v řízení EIA mrháním veřejných finančních prostředků ve velkém rozsahu.

NSSS dne 25. 11. 2009 zrušil ÚP VÚC Břeclavska a k témuž dni se do platnosti vrátil nikdy nezrušený ÚP VÚC okresu Břeclav z roku 1981. Nicméně i tento ÚP VÚC okresu Břeclav pozbyl platnosti dle ust. § 187 odst. 1 stavebního zákona, a to k 31. 12. 2009. Do doby schválení Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje (dále jen „ZÚR JMK) nemá R55 vymezený koridor v územně plánovací dokumentaci.

Z důvodu zrušení ÚP VÚC Břeclavsko Nejvyšším správním soudem musel JMK vrátit pořizování ZÚR JMK do fáze Zadaní, a tedy není ani vyhlídka na brzké určení koridoru R55 a snad jakési „zhojení" protiprávního stavu, v němž se EIA pro R55 nalézá. V každém případě bude muset ZÚR JMK převzít definici R55 z PÚR, což znamená, že současná dokumentace EIA i nadále nebude obsahovat ani jednu trasu R55, která by byla v souladu s územně plánovací dokumentací, a tedy i nadále platí, že jakékoliv pokračování v procesu EIA je nezákonné a jedná se o plýtvání veřejnými finančními prostředky.

Podle správního řádu musí správní orgány, a tedy i MŽP, postupovat tak, že: „Správní orgány dbají vzájemného souladu všech postupů, které probíhají současně a souvisejí s týmiž právy nebo povinnostmi dotčené osoby." MŽP proto mělo odmítnout oznámení EIA, neboť v dané době není v souladu s procesem ZÚR JMK a procesem SEA, za který je MŽP věcně zodpovědné a kde se musí postupovat v souladu s definicí R55 dle závazné Politiky územního rozvoje (PÚR).

Podle správního řádu musí správní orgány, a tedy i MŽP, postupovat tak, že: „Správní orgán postupuje tak, aby nikomu nevznikaly zbytečné náklady, a dotčené osoby co možná nejméně zatěžuje." MŽP nyní neoprávněně zatěžuje veřejnost zmatečným řízením o EIA k R55, které je v rozporu dokonce s rozhodnutím SEA, které MŽP vydalo a které je platné.

Dokumentace EIA nesplňuje ani požadavky kladené na přílohu, kde má doložen vztah záměru k územně plánovací dokumentaci. Vzhledem k tomu, že ÚP VÚC je nedílnou součástí územně plánovací dokumentace, ale je právě tím územním plánem, kde se podle stavebního zákona č. 50/1976 Sb. mohlo dojít k vymezení hlavního dopravního koridoru R55, pak nedílnou součástí přílohového materiálu k dokumentaci EIA musí být vyjádření krajského úřadu, který je zodpovědný za úroveň územně plánovací dokumentace ÚP VÚC (a nyní ZÚR). Tato vyjádření schází.

Nepravdivá ke dni řízení jsou i tedy i tvrzeni v předložené dokumentaci EIA o souladu s územním plánem, např. na str. 9 je uvedeno: „Předmětný úsek R55 je součástí tahu rychlostní silnice R55 Olomouc – Přerov – Hulín – Otrokovice – Břeclav a navržená trasa rychlostní silnice je v dotčeném území polohově stabilizována (obsahují ji ÚPD všech úrovní)." Navzdory tomu, že R55 v JMK není v žádném „krajském" ÚP schválena, tj. v ÚP VÚC či v ZÚR JMK.

Záměr R55 v úseku od Břeclavi k SV je v rozporu s platným Stanoviskem SEA „k návrhu koncepce rozvoje dopravních sítí v České republice do roku 2010", které MŽP vydalo pod č. j. /11862/1137/700/1412/OPVŽ/99 dne 24. 6. 1999. Tato SEA je jediným dokumentem tohoto druhu

z hlediska dopravních sítí v ČR. Toto konstatovala i kontrola Nejvyššího kontrolního úřadu v kontrolní zprávě č. 08/26 (http://www.nku.cz/kon-zavery/K08026.pdf) vydané v červenci 2009. MŽP je podle správního řádu vázáno tímto svým stanoviskem a nesmí jej změnit, pokud neproběhne jiný proces SEA, kde budou právoplatně předloženy nové informace a kde bude vydáno nové souhlasné stanovisko SEA.

MŽP je tedy vázáno závěrem ze stanoviska SEA, kde věc uzavřelo souhlasem formulovaným následovně:

R55 + I/55
R55 hranice Rakouska - Břeclav D2
I/55 Břeclav D2 - Hulín a Přerov - Olomouc

MŽP tedy dalo souhlas k dalším řízením pro R55 pouze v úseku „hranice Rakouska - Břeclav D2", ale ne již v úseku od D2 k Hulínu, kde MŽP odsouhlasilo pouze silnici první třídy I/55 v běžném provedení, nikoliv v provedení jako rychlostní silnice R55. MŽP proto i z tohoto důvodu musí dokumentaci EIA vrátit. Změna může nastat až po projednání SEA pro ZÚR na krajské úrovni.

NSS ve svém rozsudku ze dne 20. 5. 2009, č.j. 1 As 111/2008-363 uvedl toto: „... – byla-li daná varianta v procesu SEA vybrána nezákonně, nemůže být další rozhodnutí (tj. stanovisko EIA), které stojí na tomto podkladu, zákonné"a „je-li nezákonné stanovisko SEA, je tím samým nezákonné i stanovisko EIA".

Po zrušení části koridoru R55 v ÚP VÚC Břeclavsko rozsudkem NSS ze dne 25. 11. 2009 je nezákonná i SEA k ÚP VÚC Břeclavsko, a tedy pokud nemá být nezákonný tento předmětný proces EIA, pak musí být pozastaven do doby provedení nové SEA, tj. SEA k ZÚR Jihomoravského kraje. Dokumentace EIA musí být odmítnuta, neboť zcela zamlčela dopravní význam a funkční zařazení R35 jako součásti evropské sítě TEN-T, což je nepochybně klíčový fakt determinující účel záměru, který je ostatně explicitně uveden i v PÚR.

Celý proces EIA je zatížen právní vadou, neboť v zákoně č. 100/2001 Sb. se provádí posouzení záměru na KAPACITU záměru a ne na jakékoliv jiné parametry, které mohou být odvozovány z nějakých predikcí, jak bude záměr provozován.

Podle přílohy č. 4 k zákonu č. 100/2001 Sb. musí být v části B/I/2 popsána „Kapacita (rozsah) záměru". Kapacitou dopravní komunikace se nerozumí očekávaná intenzita dopravy v nějakém na zákonu 100/2001 Sb. nezávisle stanoveném časovém horizontu. Kapacitou záměru u dopravní silniční komunikace počet vozidel, které tato komunikace je kapacitně schopna přepravit. Na zdůraznění rozdílu mezi kapacitou a nějakým predikovaným využitím záměru a pro názorné vysvětlení lze uvést jako příklady následující: „Kapacitou koryta říčního toku nepochybně není např. očekávaný průměrný průtok korytem za den či rok, není jím ani očekávaný maximální průtok za den či rok. Kapacitu koryta, tj. maximální možný průtok korytem, určují naprosto jiné parametry, a to příčný průřez koryta v m2, maximální možná rychlost toku kapaliny (vody) v takovém korytu apod. Kapacitou drtičky kamene není subjektivně podnikatelem očekávaná úroveň provozu v m3 drceného kamene za den nebo rok, není jí ani očekávaná úroveň provozu v m3 nějak uváděná do relace s velikostí ložiska kamene u drtičky či predikce velikosti zakázek, které může majitel drtičky získat. Kapacita drtičky kamene je jednoznačně daná maximálním množstvím nadrceného kamene dle parametrů instalované technologie."

Stejně je tomu i u dopravní komunikace. Kapacita je zde dána „instalovanou technologii", tj. typem komunikace. Např. kapacita dvoupruhové silnice a čtyřpruhové silnice je nepochybně odlišná. Oznamovatel záměru musí věrohodně doložit, jak vysoce kapacitní silnici navrhuje budovat. Pro věrohodné určení kapacity dopravní silniční komunikace je možné se obrátit např. na všeobecně uznávané normy ČSN 73 6101, ČSN 73 6102, ČSN 73 6110.

Podle těchto norem je: „Kapacita komunikace nebo komunikační sítě je dána kapacitou jejich elementů, tj. kapacitou křižovatek (obvykle je rozhodující) a kapacitou mezikřižovatkových úseků."

Lze také použít akceptovanou definici: „Kapacita komunikace je maximální počet vozidel (za jednotku času), která mohou projet daným profilem (úsekem) komunikace za daných provozních podmínek."

Dále je kapacita komunikace vázána na definovaný pojem „Úroveň kvality dopravy (ÚKD)". Zjednodušeně pro tuto chvíli řečeno kapacita komunikace R55 je dána počtem průběžných jízdních pruhů a kapacita každého ze 4 předpokládaných pruhů je cca 20 tis vozidel denně, tj. jako kapacitu R55 je nutno brát celkem cca 80 tis. vozidel denně.

Zpracovatel dokumentace EIA zásadním způsobem a vědomě chybuje, neb kapitolu B/I/2 požadovanou přílohou č. 4 k zákonu č. 100/2001 Sb. s názvem „Kapacita (rozsah) záměru" si svévolně přejmenoval na „Rozsah záměru" a kapacitu záměru neuvedl. Je tedy nutné dokumentaci EIA odmítnout, neboť nesplňuje požadavky zákona. Lze jen zdůraznit, že kapacita záměru, tedy údaj o 80 tis. vozidel denně, musel být podle zákona základem i všech imisních a hlukových studií a musí být brán jako základní vstupní parametr pro posuzování z hlediska NATURA2000. Předložené posouzení je ve všech těchto částech chybné, neboť nevychází z parametru požadovaného zákonem.

Je tedy nutné, aby MŽP dle § 8 odst. 4 zákona č. 100/2001 Sb. vrátilo dokumentaci EIA k přepracování a k doplnění tak, jak je výše naznačeno, resp. proces EIA prostě zastavilo do doby, než proběhne proces SEA pro ZÚR JMK, který vyhodnotí varianty R55 kolem Břeclavi a umožní ŘSD ČR za naše peníze předložit pořádný podklad pro veřejnost. A pokud si opět vybere T. Šikulu, tak s tím nelze nic namítat, neboť zákon to investorovi umožňuje, pokud ovšem v té době bude mít ještě odbornou autorizaci. MŽP by mělo totiž zvážit, zda zahájí proces jejího odejmutí.

Vypořádání vyjádření zpracovatelem posudku
Pozn.: Dle rozhodnutí zpracovatele posudku bylo vyjádření ponecháno v doslovné verzi.

K identifikovatelným připomínkám ve vyjádření Dětí Země zpracovatel posudku uvádí:

1. K problematice Kapacity záměru:

Zpracovatel vyjádření zde požaduje stanovení maximální kapacity – podle něho teoretickou maximální intenzitu dopravy, kterou může záměr - silnice – přenést. Z této nereálné kapacity pak má vycházet seriozní hodnocení jednotlivých vlivů na životní prostředí v dokumentaci. K tomu je nutno uvést, že:

a) *kapacitu tohoto typu (maximální množství jednotek za jednotku času) př. č. 1 zákona záměrů typu silnice (dálnice) neobsahuje, zatímco u některých jiných typů záměrů ji obsahuje,*
b) *výhledové studie, výpočty a posouzení pro stanovení vlivů na životní prostředí po uvedení záměru do provozu musí být zpracovány podle závazných metodik, které jednoznačně požadují vycházet z intenzit dopravy = počet vozidel, které reálně projedou daným místem za určitý časový úsek (jedna hodina, den, rok), které musí být stanoveny na základě oficiálního sčítání dopravy na pozemních komunikacích (ŘSD), výhled na základě inženýrsko-technických podkladů[1], které z tohoto sčítání vycházejí.*

[1] - *TP 189 Stanovení intenzit dopravy na pozemních komunikacích, MD – OI č. j. 1086/07-910-IOPK/1, 2007*
- *TP 219 Dopravně inženýrská data pro kvantifikaci vlivů automobilové dopravy na životní prostředí, MD – OSI čj. 991/09-910-IPK, 2009*
- *Metodika pro výpočet hluku ze silniční dopravy (Planeta 2/2005)*
- *Doporučená metodika vypracování hlukových studií v dokumentacích a jejich posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí (Planeta 2/2005)*
- *Hluk+ verze 9.15, JpSoft s.r.o., 2011.*
- *SYMOS'97 - Systém modelování stacionárních zdrojů - Metodická příručka pro výpočet znečištění ovzduší z bodových, plošných a liniových zdrojů. Bubník J. a kol., ČHMÚ 1998*
- *SYMOS'97 v. 6.0.4196.14442, IDEA-ENVI s.r.o., 2011*

Závěrem je k tomuto bodu možno uvést, že kapacita (rozsah) záměru byly stanoveny v dokumentaci správně v návaznosti na přílohu č. 1 zákona a intenzity dopravy dle závazných metodik také.

2. *K souladu s územně plánovací dokumentací:*

   a) *Stávající právní úprava nevyžaduje, aby předkládané záměry byly v souladu s jakýmkoliv stupněm územně plánovací dokumentace a s jejich procesy SEA. Zákon nijak nepodmiňuje provedení procesu projektové EIA nějakého záměru předchozím provedením procesu SEA nějakého územního plánu. Proces EIA řeší konkrétní záměr, citovaný proces SEA se týká územního plánu, který řeší využití ploch.*

   b) *Zákon stanoví povinnou přílohu: Vyjádření příslušného stavebního úřadu k záměru z hlediska územně plánovací dokumentace. Tato příloha obsahuje vyjádření obou příslušných stavebních úřadů. Zpracovatel dokumentace správně vycházel z vyjádření příslušných stavebních úřadů.*

   c) *Soulad záměru s územně plánovací dokumentací (dále jen „ÚPD") je nutný pro fázi rozhodnutí (např. územního) a jeho testování je věcí příslušného úřadu, který bude vydávat rozhodnutí, nikoli procesu EIA.*

   d) *Zástupce Jihomoravského kraje na veřejném projednání deklaroval, že uvažovaný záměr je v souladu se Zásadami územního rozvoje Jihomoravského kraje, které respektují stanovisko MŽP č. j. 916/ENV/10 k návrhu zadání ZÚR Jihomoravského kraje.*

Uvažovaný záměr je zároveň v souladu s Politikou územního rozvoje ČR, 2008 (OS11 – R55) a s Kategorizací dálnic a silnic I. třídy.

12. Občanské sdružení „Občané za ochranu kvality bydlení v Brně - Kníničkách, Rozdrojovicích a Jinačovicích" ze dne 22. 6. 2011

Kompletní vyjádření

Navrhli jsme tuto dokumentaci vrátit k přepracování z důvodu zásadních chyb v procesu zpracování (včetně ignorovaní skutečné kapacity záměru), pro ignorování námitek ze zjišťovacího řízení a pro řadu dalších zásadních pochybení uvedených níže.

Současně jsme zdůraznili, že je nutné proces EIA buď přerušit nebo dokonce zastavit do doby schválení ZÚR Jihomoravského kraje.

Toto se nestalo a zásadní problémy s dokumentací EIA zůstaly nevyřešeny. Jejích nápravu nemůže nijak zajistit autor posudku, neb podle zákona nesmí do obsahu dokumentace zasahovat a jeho činnost je omezena pouze na formulaci posudku na základě informací obsažených v dokumentaci EIA.

Jihomoravský kraj zveřejnil 23. 5. 2011 na úřední desce oznámení o možnosti připomínkovat posudek EIA k záměru označenému „Rychlostní silnice R55 v úseku Rohatec - Břeclav".

Kromě výše uvedené zásadní připomínky, k posudku uplatňujeme následující připomínky:

Na str. 7 posuzovatel uvádí kapitolu nazvanou „Kapacita záměru". Toto je správný nadpis kapitoly a termín, který je v souladu se zákonem 100/2001 Sb. V platném znění. V předmětné kapitole ale posuzovatel žádnou informaci o „kapacitě záměru neuvedl". Odkazujeme pro na níže vyargumentovanou připomínku o tom, co je v daném případě skutečně kapacita záměru. Bez nápravy tohoto fundamentálního faktu je celé posuzování vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví v rozporu se zákonem a je nutné celé posuzování opakovat s tím, že bude správně formulován základ tohoto posuzování požadovaný zákonem, tj. „kapacita záměru". Je skoro pikantní, že resort dopravy, který předkládá přemetný záměr ví, co je „kapacita komunikace" a má to explicitně zakotveno v ČSN, které jsou závazné, neboť na rozdíl od

jiných ČSN tyto jsou explicitně činěny součástí prováděcích předpisů k zákonu o pozemních komunikacích, a přitom rezort Ministerstva životního prostředí, ignoruje opakovaně jasné upozornění, že porušuje zákon č. 100/2001 Sb., kterého je garantem. Takto se naposled stalo např. pro EIA pro úsek R43 Kuřim - Svitávka. Pro účely Pokud dojde k porušení zákona v tak základní věci jako je základ posuzování („kapacita záměru"), domníváme se, že nám to dává silný právní argument na žalobu v dané věci. Protože však rezort MŽP doposud nepředložil do Parlamentu eurokompatibilní zákon o posuzování vlivů (a Česká republika byla v této věci odsouzena Evropským soudním dvorem 10. června 2010 rozsudkem č. C378/09 a protože Česká republika doposud nesjednala plnou nápravu a v dané věci po rozsudku ESD běží infringement proti České republice) nastává situace, že MŽP při systémově chybném postupu posuzování vlivů se dostává do situace, že v případě úspěšné žaloby proti územnímu rozhodnutí (R55, R43, R52, atd.) bude problém s mnohamilionovými škodami nutné řešit se všemi adekvátními důsledky. Dovolujeme si proto v této souvislosti prokazatelně upozornit na možné mnohamilionové škody a žádáme zodpovědné pracovníky Ministerstva životního prostředí, aby neprodleně napravili chybné postupy a nepřipouštěli další škody velkého rozsahu s dopadem do veřejných financí.

Nesouhlasíme s vypořádáním ani jedné z našich námitek, jak to provedl posudkář EIA od str. 79. Navíc k bodům 1 - 6 upozorňujeme, že i např. podle ust. § 43 odst. 5 je uzákoněno, že „Poskytování prostředků z veřejných rozpočtů podle zvláštních právních předpisů na provedení změn v území nesmí být v rozporu s vydaným územním plánem". Zpracovávání EIA před schválením ZÚR a ÚP všech obcí a provedením SEA je tedy v rozporu se zákonem. Navíc lze odkázat i na judikaturu Nejvyššího správního soudu, podle které EIA se provádí až po SEA.

Trváme na všech níže uvedených připomínkách a požadujeme jejich plnohodnotné vypořádaní a věcnou nápravu.

1.

V našem vyjádření ke zjišťovacímu řízení jsme uvedli zásadní námitky, pro které mělo být Oznámení vráceno ŘSD.

MŽP tyto zásadní námitky ignorovalo, čímž zásadním způsobem pochybilo.

MŽP je povinno dbát o hospodárné využití veřejných financí. Nevrácení oznámení oznamovateli, který je subjektem hospodařící s veřejnými prostředky v případě, že Oznámení je zatíženo zásadními pochybeními neumožňujícími ani z formálních důvodů úspěšně dovést řízení EIA do úspěšného konce, je pokračování v řízení EIA mrháním veřejných finančních prostředků ve velkém rozsahu.

2.

V našem vyjádření pro zjišťovací řízení jsme totiž uvedli:

Toto oznámení je v rozporu s usneseními vlády č. 735/2008 a č. 891/2008, kde vláda souhlasila s propojením rychlostní silnice R 55 na území České republiky a dálniční a silniční sítě na území Rakouské republiky na česko-rakouské státní hranici mezi městem Břeclav, místní část Poštorná, a obci Reintal, uložila ministru dopravy připravit mezinárodní smlouvu o propojení české rychlostní silnice R 55 a rakouské dálniční a silniční sítě na území Rakouské republiky na česko-rakouské státní hranici mezi městem Břeclav, místní část Poštorná, a obcí Reintal. Na základě těchto rozhodnutí vlády bylo již podepsáno i Memorandum Ministerstva dopravy, Jihomoravského kraje a Statutární města Brno, kde se signatáři dohodli na spolupráci a vzájemné podpoře při zajišťováni kroků přípravy a realizace rychlostní silnice R 55 v úseku dálnice D2 - státní hranice s Rakouskem.

Předmětná usnesení vlády jsou závazná i pro státní správu, a tedy i pro Ministerstvo dopravy a Ministerstvo životního prostředí, a tedy potažmo i pro organizace zřízené Ministerstvem dopravy, tj. pro Ředitelství silnic a dálnic.

Ve zveřejněném oznámení EIA k R55 není respektován stav daný předmětnými usneseními vlády a není respektován poslední stav znalostí o možných a reálných variantách vedení R55 v prostoru Břeclavi a jejich napojení na úsek R55 Břeclav - Rohatec.

Ředitelství silnic a dálnic tedy nemělo předmětné oznámeni EIA předkládat na MŽP ve stavu, kdy toto je v rozporu s předmětnými závaznými usneseními vlády a stavem znalostí variantách a MŽP nemělo toto oznámení v existující formě zveřejnit.

Žádáme MŽP, aby postupovalo v souladu se zákony a principy dobré státní správy a bez prodlení toto Oznámení vrátilo oznamovateli jako neprojednatelné a aby MŽP požadovalo, aby pro plné posouzení variant v daném prostoru byly řádně vyhodnoceny varianty R55 (s jejich návaznostmi na úsek R55 Břeclav - Rohatec) dokumentované ve studiích ing. Kalčíka (leden 2007, objednáno Ministerstvem dopravy) a HBH Projekt s r.o. (leden 2008, objednané ŘSD), stejně jako „Hodnoceni vlivů dle §45/ zákona 6. 114/1992 Sb., v platném znění, záměm - rychlostní silniční spojení Brna s Vídní na základě podkladů k záměrům: R52 Pohořelice - Mikulov, 1/55, Břeclav - obchvat, R55 - úsek obchvat Břeclavi a návrhu ÚP VÚC Břeclavska"(leden 2007), vypracované Mgr. Ondřejem Volfem (autorizovaná osoba pro hodnocení dle §45i zákona č. 114/1992 Sb.).

Toto naše vyjádření je dále možné doplnit, že výše uvedená usnesení vlády jsou dnes implementována v dokumentu Politika územního rozvoje (PÚR), který byl schválen vládou ČR v červenci 2009 a který je závazný i pro Ministerstvo životního prostředí a pro oznamovatele, Ředitelství silnic a dálnic.

V PÚR je koridor R55 definován zcela jasně

(109) R55

Vymezení: Úsek Olomouc-Přerov a dále Napajedla-Uherské Hradiště-Hodonin-Břeclav-hranice ČR (-Wien).

Oznamovatel ignoroval PÚR a pochybil. Dokumentace EIA je tedy bezcenná.

3.

MŽP v závěru zjišťovacího řízení uložil zpracovateli dokumentace:

- dále je potřeba v dokumentaci zohlednit a vypořádat všechny relevantní požadavky na doplnění, připomínky a podmínky, které jsou uvedeny v došlých vyjádřeních (viz přílohy).

Vypořádání požadavků z vyjádření musí být provedeno jednoznačným a seznatelným způsobem, kde jsou na jedné straně uvedeny přesné citace z podaných vyjádření, a na druhé straně je uvedeno konkrétní vypořádání pro každou jednotlivou připomínku. Toto se standardně dělá formou tabulky, není ani vyloučeno, aby toto bylo provedeno formou textu děleného na úseky podle jednotlivých bodů.

Nic takového dokumentace EIA neobsahuje a je tedy naprosto neseznatelné, zda a jak jsou připomínky podané ve zjišťovacím řízení podle požadavku MŽP vypořádány. Toto je naprosto fatální pochybení jak zpracovatele dokumentace EIA, tak MŽP, které takto neúplně zpracovanou dokumentaci EIA mělo bez prodlení vrátit oznamovateli a s takovým torzem obtěžovat obce a celou veřejnost.

4.

Ke dni 25.11.2009 Nejvyšší správní soud zrušil bez náhrady ÚP VÚC Břeclavska a k témuž dni se do platnosti vrátil nikdy nezrušený ÚP VÚC okresu Břeclav z roku 1981. Nicméně i tento ÚP VÚC okresu Břeclav pozbyl platnosti dle ust. § 187 odst. 1 stavebního zákona, a to k 31.12.2009. Do doby schválení ZÚR JMK nemá R55 vymezený koridor v územně plánovací dokumentaci.

Z důvodu zrušení ÚP VÚC Břeclavsko Nejvyšším správním soudem musel JMK vrátit pořizování ZÚR JMK do fáze Zadaní, a tedy není ani vyhlídka na brzké určení koridoru R55 a snad jakési „zhojení" protiprávního stavu v němž se EIA pro R55 nalézá. V každém případě bude muset ZÚR JMK převzít definici R55 z PÚR, což znamená, že současná dokumentace EIA i nadále nebude obsahovat ani jednu trasu R55, která by byla v souladu s územně

plánovací dokumentací, a tedy i nadále platí, že jakékoliv pokračování v procesu EIA je nezákonné a jedná se o plýtvání veřejnými finančními prostředky, tj. skutkem, za který někdo by musel nést po případném rozhodnutí soudu v dané věci i trestně právní následky.

5.

Podle správního řádu musí správní orgány, a tedy i MŽP, postupovat tak, že „Správní orgány dbají vzájemného souladu všech postupů, které probíhají současně a souvisejí s týmiž právy nebo povinnostmi dotčené osoby „

MŽP proto mělo odmítnout Oznámení EIA, neb v dané době není v souladu s procesem ZÚR JMK a procesem SEA, za který je MŽP věcně zodpovědné a kde se musí postupovat v souladu s definicí R55 dle závazné PÚR.

6.

Podle správního řádu musí správní orgány, a tedy i MŽP, postupovat tak, že „Správní orgán postupuje tak, aby nikomu nevznikaly zbytečné náklady, a dotčené osoby co možná nejméně zatěžuje „

MŽP nyní neoprávněně zatěžuje veřejnost zmatečným řízením o EIA k R55, které je v rozporu dokonce s rozhodnutím SEA, které MŽP vydalo a které je platné.

7.

Dokumentace EIA nesplňuje ani požadavky kladené na přílohu, kde má doložen vztah záměru k územně plánovací dokumentaci. Vzhledem k tomu, že ÚP VÚC je nedílnou součástí územně plánovací dokumentace, ale je právě tím územním plánem, kde se podle stavebního zákona č. 50/1976 Sb. mohlo dojít k vymezení hlavního dopravního koridoru R55, pak nedílnou součástí přílohového materiálu k dokumentaci EIA musí být vyjádření krajského úřadu, který je zodpovědný za úroveň územně plánovací dokumentace ÚP VÚC (a nyní ZUR). Tato vyjádření schází.

8.

Nepravdivá ke dni řízení jsou i tedy i tvrzeni v předložené dokumentaci EIA o souladu s územním plánem, např. na str. 9 je uvedeno:

„Předmětný úsek R55 je součástí tahu rychlostní silnice R55 Olomouc - Přerov - Hulín - Otrokovice - Břeclav a navržená trasa rychlostní silnice je v dotčeném území polohově stabilizována (obsahují ji ÚPD všech úrovní)."

9.

Záměr R55 v úseku od Břeclavi k SV je v rozporu s platným Stanoviskem SEA „k návrhu koncepce rozvoje dopravních sítí v České republice do roku 2010", které MŽP vydalo pod č. j. /11862/1137/700/1412/OPVŽ/99 dne 24.6.1999. Tato SEA je jediným dokumentem tohoto druhu z hlediska dopravních sítí v ČR. Toto konstatovala i kontrola Nejvyššího kontrolního úřadu v kontrolní zprávě č. 08/26 (http://www.nku.cz/kon-zavery/K08026.pdf) vydané v červenci 2009. MŽP je podle správní řádu vázáno tímto svým stanoviskem a nesmí jej změnit, pokud neproběhne jiný proces SEA, kde budou právoplatně předloženy nové informace a kde bude vydáno nové souhlasné stanovisko SEA.

MŽP je tedy vázáno závěrem ze stanoviska SEA, kde věc uzavřelo souhlasem formulovaným následovně:

R55 +1/55
R55 hranice Rakouska - Břeclav D2
I/55 Břeclav D2 - Hulín a Přerov - Olomouc

MŽP tedy dalo souhlas k dalším řízením pro R55 pouze v úseku „hranice Rakouska - Břeclav D2", ale ne již v úseku od D2 k Hulínu, kde MŽP odsouhlasilo pouze silnici první třídy 1/55 v běžném provedení, nikoliv v provedení jako rychlostní silnice R55.

MŽP proto i z tohoto důvodu musí dokumentaci EIA vrátit.

Změna může nastat až po projednání SEA pro ZÚR na krajské úrovni.

10.

Podle rozsudku NSS č. 1 As 111/2008-363 ze dne 20. května 2009 je judikováno, že:

„... - byla-li daná varianta v procesu SEA vybrána nezákonně, nemůže být další rozhodnutí (tj. stanovisko EIA), které stojí na tomto podkladu, zákonné" a „je-li nezákonné stanovisko SEA, je tím samým nezákonné i stanovisko EIA".

Po zrušeni části koridoru R55 v ÚP VÚC Břeclavsko rozsudkem NSS ze dne 25.11.2009 je nezákonná i SEA k ÚP VÚC Břeclavsko, a tedy pokud nemá být nezákonný tento předmětný proces EIA, pak musí být pozastaven do doby provedení nové SEA, tj. SEA k ZÚR Jihomoravského kraje.

11.

Dokumentace EIA musí být odmítnuta, neboť zcela zamlčela dopravní význam a funkční zařazení R35 jako součásti evropské sítě TEN-T, což je nepochybně klíčový fakt determinující účel záměru, který je ostatně explicitně uveden i v PÚR.

12.

Celá EIA je zatížena těžkou právní vadou. Podle zákona č. 100/2001 Sb. v platném znění se totiž provádí posouzení záměru na KAPACITU záměru a ne na jakékoliv jiné parametry, které mohou být odvozovány z nějakých predikcí, jak bude záměr provozován.

Podle přílohy č. 4 k zákonu č. 100/2001 Sb. musí být v části B/I/2 popsána „Kapacita (rozsah) záměru".

Kapacitou dopravní komunikace se nerozumí očekávaná intenzita dopravy v nějakém na zákonu 100/2001 Sb. nezávisle stanoveném časovém horizontu. Kapacitou záměru u dopravní silniční komunikace počet vozidel, které tato komunikace je kapacitně schopna přepravit.[2]

---

[2] Je nutné dodat, že záměry se posuzuji na EIA v případech, že se mají budovat nově, nebo se mají měnit (rozšiřovat). Změna kapacity u drtičky kamene bude nepochybně přidání dalších drtičů nad původně avizovanou kapacitu, pak je třeba opakovat EIA. U silnic ale žádné další posuzování EIA ani omylem nikdo nebude dělat, když se intenzita dopravy na vybudované komunikaci v rámci její kapacity dané zejména počtem jízdních pruhů zvětší během několika let třeba na dvojnásobek. Je to v pořádku, neboť nedošlo ke změně kapacity silnice.

Kapacitou záměru - silnice - totiž není její délka, to je „rozsah" záměru. Vyhláška k zákonu č. 100/2001 Sb. správně specifikuje jak kapacitu, tak rozsah záměru. Kapacita u silnice zůstává stejná, pokud se nezmění její počet jízdních pruhů. Ale současně kapacita je ta maximální intenzita dopravy, kterou může záměr - silnice - přenést.

Navíc Příloha č. 1 k zákonu č. 100/2001 Sb. v položkách 9.3. a 9.4. jasně uvádí i charakteristiky pro kapacitu (Jsou zde použity specifické termíny jako „rychlostní silnice a dálnice" - tj. záměry s 4/6 jízdními pruhy, vícepruhové silnice, a je zde i termín ROZŠIŘOVÁNÍ, tedy nejen délka komunikace rozhoduje, ale i její charakteristika týkající se „kapacity".

Primární účel EIA je ocenit možné vlivy a ne potvrdit skutečné vlivy. Je zde také nutno ctít princip předběžné opatrnosti. I proto je třeba klást důraz na „kapacitu" záměru jako na klíčový parametr posuzování EIA

Veřejnost tedy má právo, aby se 6pruhová komunikace posuzovala na 120 tis. vozidel denně, 4 pruhová na 80 tis, dvoupruhová na 40 tis. Pokud ŘSD nepotřebuje 4 pruh a očekává na silnici skutečně jen 20 tis. vozidel denně, pak ŘSD nemá důvod žádat EIA na 4 pruh. Pokud ale už ŘSD chce EIA na 4 pruh, pak se musí smířit s tím, ze podle zákona je nutno na situaci hledět tak, že tímto "korytem o průřezu 4 pruhu" může "téct" cca 80 tis vozidel denně při úrovni kvality dopravy stupně E (viz norma) a pak ŘSD musí unést břemeno, ze si obhájí, že i takto kapacitně dimenzovaný záměr při svém maximálním využití nepřekročí např. zákonné limity hlučnosti a prašnosti.

Na zdůraznění rozdílu mezi kapacitou a nějakým predikovaným využitím záměru a pro názorné vysvětlení lze uvést jako příklady následující:

Kapacitou koryta říčního toku nepochybně není např. očekávaný průměrný průtok korytem za den či rok, není jím ani očekávaný maximální průtok za den či rok. Kapacitu koryta, tj. maximální možný průtok korytem, určuji naprosto jiné parametry, a to příčný průřez koryta v m2, maximální možná rychlost toku kapaliny (vody) v takovém korytu apod.

Kapacitou drtičky kamene není subjektivně podnikatelem očekávaná úroveň provozu v m3 drceného kamene za den nebo rok, není jí ani očekávaná úroveň provozu v m3 nějak uváděná do relace s velikostí ložiska kamene u drtičky či predikce velikosti zakázek, které může majitel drtičky získat. Kapacita drtičky kamene je jednoznačně daná maximálním množstvím nadrceného kamene dle parametrů instalované technologie.

Stejně je tomu i u dopravní komunikace. Kapacita je zde dána „instalovanou technologii", tj. typem komunikace. Např. kapacita dvoupruhové silnice a čtyřpruhové silnice je nepochybně odlišná.

Oznamovatel záměru musí věrohodně doložit, jak vysoce kapacitní silnici navrhuje budovat. Pro věrohodné určení kapacity dopravní silniční komunikace je možné se obrátit např. na všeobecně uznávané normy ČSN 73 6101, ČSN 73 6102, ČSN 73 6110.

Podle těchto norem je

„Kapacita komunikace nebo komunikační sítě je dána kapacitou jejich elementů, tj. kapacitou křižovatek (obvykle je rozhodující) a kapacitou mezikřižovatkových úseků".

Lze také použít akceptovanou definici

„Kapacita komunikace je maximální počet vozidel (za jednotku času), která mohou projet daným profilem (úsekem) komunikace za daných provozních podmínek"

Dále je kapacita komunikace vázána na definovaný pojem „Úroveň kvality dopravy (ÚKD)". Zjednodušeně pro tuto chvíli řečeno kapacita komunikace R55 je dána počtem průběžných jízdních pruhů a kapacita každého ze 4 předpokládaných pruhů je cca 20 tis vozidel denně, tj. jako kapacitu R55 je nutno brát celkem cca 80 tis. vozidel denně.

Zpracovatel dokumentace EIA zásadním způsobem a vědomě chybuje, neb kapitolu B/I/2 požadovanou přílohou č. 4 k zákonu č. 100/2001 Sb. s názvem „Kapacita (rozsah) záměru" si svévolně přejmenoval na „Rozsah záměru" a kapacitu záměru neuvedl.

Je tedy nutné dokumentaci EIA bez dalšího odmítnout, neboť nesplňuje požadavky zákona.

13.

Lze jen zdůraznit, že kapacita záměru, tedy údaj o 80 tis. vozidel denně, musí být podle zákona základem i všech imisních a hlukových studií a musí být brán jako základní vstupní parametr pro posuzování z hlediska NATURA2000.

Předložené posouzení ve všech těchto částech naprosto chybné, neboť nevychází z parametru požadovaného zákonem.

Vypořádání vyjádření zpracovatelem posudku
Pozn.: Dle rozhodnutí zpracovatele posudku bylo vyjádření ponecháno v doslovné verzi.

K identifikovatelným připomínkám vyjádření zpracovatel posudku sděluje:

K úvodu:

K problematice Kapacity záměru:

Zpracovatel vyjádření zde požaduje stanovení maximální kapacity – podle něho teoretickou maximální intenzitu dopravy, kterou může záměr - silnice – přenést. Z této nereálné kapacity pak má vycházet seriozní hodnocení jednotlivých vlivů na životní prostředí v dokumentaci EIA. K tomu je nutno uvést, že:

a) *kapacitu tohoto typu (max. množství jednotek za jednotku času) přílohy č. 1 zákona u záměrů typu silnice (dálnice) neobsahuje, zatímco u některých jiných typů záměrů ji obsahuje,*

b) *výhledové studie, výpočty a posouzení pro stanovení vlivů na životní prostředí po uvedení záměru do provozu musí být zpracovány podle závazných metodik, které jednoznačně požadují vycházet z intenzit dopravy = počet vozidel, které reálně projedou daným místem za určitý časový úsek (jedna hodina, den, rok), které musí být stanoveny na základě oficiálního sčítání dopravy na pozemních komunikacích (ŘSD), výhled na základě inženýrsko-technických podkladů[3], které z tohoto sčítání vycházejí. Jedině takto zpracovaná data lze dále porovnávat s limity veřejného zdraví a životního prostředí.*

Závěrem je k tomuto bodu možno uvést, že kapacita (rozsah) záměru byly stanoveny v dokumentaci správně v návaznosti na přílohu č. 1 zákona a intenzity dopravy dle závazných metodik také.

K souladu s územně plánovací dokumentací:

a) *Stávající právní úprava nevyžaduje, aby předkládané záměry byly v souladu s jakýmkoliv stupněm územně plánovací dokumentace a s jejich procesy SEA. Zákon nijak nepodmiňuje provedení procesu projektové EIA nějakého záměru předchozím provedením procesu SEA nějakého územního plánu. Proces EIA řeší konkrétní záměr, citovaný proces SEA se týká územního plánu, který řeší využití ploch.*

b) *Zákon o posuzování vlivů na životní prostředí stanoví povinnou přílohu: Vyjádření příslušného stavebního úřadu k záměru z hlediska územně plánovací dokumentace. Tato příloha posuzované dokumentace obsahuje vyjádření obou příslušných stavebních úřadů. Zpracovatel dokumentace správně vycházel z vyjádření příslušných stavebních úřadů.*

c) *Soulad záměru s ÚPD je nutný pro fázi rozhodnutí (např. územního) a jeho vydávání je věcí příslušného úřadu, nikoli procesu EIA.*

d) *Zástupce Jihomoravského kraje na veřejném projednání deklaroval, že uvažovaný záměr je v souladu se ZÚR Jihomoravského kraje, které respektují stanovisko MŽP č. j. 916/ENV/10 k návrhu zadání ZÚR Jihomoravského kraje.*

e) *Uvažovaný záměr je zároveň v souladu s PÚR ČR, 2008 (OS11 – R55) a s Kategorizací dálnic a silnic I. třídy do roku 2040, MD č. j. 918/2009-910-IPK/8 ze dne 15. 9. 2010 (R22,5/120).*

---

[3] - *TP 189 Stanovení intenzit dopravy na pozemních komunikacích, MD – OI čj. 1086/07-910-IOPK/1, 2007*
- *TP 219 Dopravně inženýrská data pro kvantifikaci vlivů automobilové dopravy na životní prostředí, MD – OSI čj. 991/09-910-IPK, 2009*
- *Metodika pro výpočet hluku ze silniční dopravy (Planeta 2/2005)*
- *Doporučená metodika vypracování hlukových studií v dokumentacích a jejich posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí (Planeta 2/2005)*
- *Hluk+ verze 9.15, JpSoft s.r.o., 2011*
- *SYMOS'97 - Systém modelování stacionárních zdrojů - Metodická příručka pro výpočet znečištění ovzduší z bodových, plošných a liniových zdrojů. Bubník J. a kol., ČHMÚ 1998*
- *SYMOS'97 v. 6.0.4196.14442, IDEA-ENVI s.r.o., 2011*

K jednotlivým bodům vyjádření:

K bodu 1:

Připomínka nesouvisí s posuzováním vlivů na životní prostředí podle zákona. Uvedená fakta nebyla potvrzena.

K bodu 2:

a) *Tento proces EIA je veden pro záměr R55 Rohatec – Břeclav. R55 Břeclav – st. hranice není předmětem tohoto procesu.*

b) *Aktuálně navržené a posouzené napojení R55 na D2 v MÚK Břeclav I dle aktuálních znalostí nijak neznemožňuje pokračování R55 ke státní hranici v některé z navržených variant.*

c) *V nejnepříznivějším případě, pokud by se objevily nové, v době zpracování dokumentace neznámé skutečnosti, které by znemožňovaly napojení trasy R55 Břeclav – st. hranice v MÚK Břeclav I nebo převedení po D2, lze v případě nutnosti upravit toto napojení při respektování zákona (např. v rámci nového procesu EIA na nové napojení nebo procesu EIA na R55 Břeclav – st. hranice).*

d) *Uvažovaný záměr je v souladu s PÚR ČR 2008 v rozvojové ose republikového významu OS11 – R55 (úsek Uherské Hradiště-Hodonín-Břeclav):*

K bodu 3:

Uvedený požadavek zákona v rámci zpracování dokumentace EIA v žádném svém ustanovení nepožaduje, nelze ho tedy požadovat po zpracovateli dokumentace nebo dokumentaci vracet k dopracování tohoto požadavku.

K bodu 4:

Uvažovaný záměr je v souladu s PÚR ČR 2008 v rozvojové ose republikového významu OS11 – R55- viz vypořádání k bodu 2 tohoto vyjádření.

Zástupce Jihomoravského kraje na veřejném projednání deklaroval, že uvažovaný záměr je v souladu se ZÚR Jihomoravského kraje, které respektují stanovisko MŽP č. j. 916/ENV/10 k návrhu zadání ZÚR Jihomoravského kraje.

K bodu 5 a 6:

a) *Postupy správních úřadů nejsou předmětem posuzování vlivů dle zákona o posuzování vlivů na životní prostředí.*

b) *Zástupce Jihomoravského kraje na veřejném projednání deklaroval, že uvažovaný záměr je v souladu se ZÚR Jihomoravského kraje, které respektují stanovisko MŽP č. j. 916/ENV/10 k návrhu zadání ZÚR Jihomoravského kraje. Uvažovaný záměr je zároveň v souladu s PÚR ČR, 2008 (OS11 – R55) a s Kategorizací dálnic a silnic I. třídy do roku 2040, MD č. j. 918/2009-910-IPK/8 ze dne 15. 9. 2010 (R22,5/120).*

K bodu 7:

a) *Dle zákona o posuzování vlivů na životní prostředí musí dokumentace obsahovat Část H Přílohy „Vyjádření příslušného stavebního úřadu k záměru z hlediska územně plánovací dokumentace". Dokumentace v této příloze obsahuje vyjádření obou (tedy všech) příslušných stavebních úřadů.*

b) *Krajský úřad není příslušným stavebním úřadem ve smyslu zák. č. 100/2001 Sb.*

c) *Zástupce Jihomoravského kraje na veřejném projednání deklaroval, že uvažovaný záměr je v souladu se ZÚR Jihomoravského kraje, které respektují stanovisko MŽP*

č. j. 916/ENV/10 k návrhu zadání ZÚR Jihomoravského kraje. Uvažovaný záměr je zároveň v souladu s PÚR ČR, 2008 (OS11 – R55) a s Kategorizací dálnic a silnic I. třídy do roku 2040, MD č.j. 918/2009-910-IPK/8 ze dne 15.9.2010 (R22,5/120).

K bodu 8:

Zástupce Jihomoravského kraje na veřejném projednání deklaroval, že uvažovaný záměr je v souladu se ZÚR Jihomoravského kraje, které respektují stanovisko MŽP č. j. 916/ENV/10 k návrhu zadání ZÚR Jihomoravského kraje. Uvažovaný záměr je zároveň v souladu s PÚR ČR, 2008 (OS11 – R55) a s Kategorizací dálnic a silnic I. třídy do roku 2040, MD č. j. 918/2009-910-IPK/8 ze dne 15.9.2010 (R22,5/120).

Zde je možno konstatovat, že tvrzení uvedené v dokumentaci je pravdivé, ale vzhledem k tomu, že záměr v procesu EIA nemusí být v souladu s ÚPD, to není podstatné pro posouzení vlivů na životní prostředí.

K bodu 9:

Uváděná zpráva NKÚ s názvem „Finanční prostředky na pořízení silničního spojení Brno–Vídeň (R52)" nijak neřeší možnost nebo nemožnost uskutečnění procesu EIA „Rychlostní silnice R55 v úseku Rohatec - Břeclav".

K bodu 10:

V uvedeném rozsudku, který se zabývá problematikou dálnice D8, nikoli uvažovaného záměru soud upozorňuje především na procesní chyby. Nijak zde nestanovuje obecný postup pro proces EIA a tedy ani pro proces EIA „Rychlostní silnice R55 v úseku Rohatec - Břeclav".

K bodu 11:

Zařazení záměru do nějakého systému financování se nijak nepromítá do posuzování jeho vlivů na životní prostředí.

K bodu 12:

a) *kapacitu tohoto typu (maximální množství jednotek za jednotku času) přílohy č. 1 zákona u záměrů typu silnice (dálnice) neobsahuje, zatímco u některých jiných typů záměrů ji obsahuje,*

b) *výhledové studie, výpočty a posouzení pro stanovení vlivů na životní prostředí po uvedení záměru do provozu musí být zpracovány podle závazných metodik, které jednoznačně požadují vycházet z intenzit dopravy = počet vozidel, které reálně projedou daným místem za určitý časový úsek (jedna hodina, den, rok), které musí být stanoveny na základě oficiálního sčítání dopravy na pozemních komunikacích (ŘSD), výhled na základě inženýrsko-technických podkladů (viz poznámka pod čarou č. 3), které z tohoto sčítání vycházejí. Jedině takto zpracovaná data lze dále porovnávat s limity veřejného zdraví a životního prostředí.*

Závěrem je k tomuto bodu možno uvést, že kapacita (rozsah) záměru byly stanoveny v dokumentaci správně v návaznosti na přílohu č. 1 zákona a intenzity dopravy dle závazných metodik také.

Stanovisko:

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

SOUHLASNÉ STANOVISKO

k záměru

„Rychlostní silnice R55 v úseku Rohatec – Břeclav"

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

Doporučená varianta:

Posuzovaný záměr „Rychlostní silnice R55 v úseku Rohatec - Břeclav" byl předložen v jedné variantě umístění. Varianta aktivní představuje dostavbu a rekonstrukci stávající silnice č. I/55 (realizované v původní kategorii R 11,5/100) na čtyřpruhovou rychlostní silnici kategorie R 25,5/120. Alternativní variantou je varianta tzv. nulová, představující nerealizaci stavby a představuje stávající silnici č. I/55 v úseku od Rohatce po Břeclav a je srovnávací variantou, nikoli aktivní.

Technické a technologické řešení záměru je navrženo v jedné variantě.

Podmínky souhlasného stanoviska:

A) Zmírňující opatření ve vztahu k vlivům záměru na území soustavy NATURA 2000:

1. Bezejmenný vodní tok v EVL Hodonínská doubrava protékající podél silnice 1/55 v rámci úprav alespoň zrevitalizovat. Tam, kde nebude hrozit zvýšené riziko podemílání silničního tělesa, použít výhradně vegetační opevnění (např. haťoštěrkové válce). Smyslem opatření je zmírnit vliv na stanoviště 91E0, popř. podmínky pro rozvoj tohoto stanoviště ještě zlepšit.
2. Pro minimalizaci vlivů na populace obou druhů netopýrů, roháče obecného a přástevníka kostivalového opatřit silnici v kontaktu s EVL Hodonínská doubrava po obou stranách stěnou, která sníží riziko střetu jedinců s projíždějícími vozidly (nejedná se o protihlukové opatření). Pro stanovení optimálního rozsahu (tj. délky a výšky) a charakteru tohoto opatření doporučujeme provést monitoring pohybu těchto druhů v blízkosti silnice a to během projektové přípravy záměru a realizace záměru. Pro stanovení účinnosti a pro možnou optimalizaci tohoto opatření doporučujeme provedení následného monitoringu po dobu pěti let po zahájení provozu posuzovaného záměru. Monitoring doporučujeme provést za použití objektivní zjišťovací metody např. použitím ultrazvukového detektoru s možností počítačového vyhodnocení záznamů.
3. V průběhu stavební činnosti vyloučit v okolí vodních toků jakoukoli manipulaci s nebezpečnými látkami, které by mohly kontaminovat vodní prostředí.

4. Pro předcházení rizika spojeného se zpětným uvolňováním již sedimentovaných perzistentních kontaminantů (např. v období zvýšených průtoků či při čištění koryta) a také jako zmírnění vlivu kumulace s dalšími znečišťujícími vstupy, navrhujeme vodní tok Svodnice ještě před vstupem do EVL zrevitalizovat (zlepšení samočistících procesů) a v dostatečném úseku opatřit např. protékaným rákosinovým porostem, který bude sloužit jako bioremediační složka toku. Vzrostlá biomasa (rákosina) by následně měla být pravidelně odstraňována a v případě zvýšené koncentrace např. těžkých kovů likvidována odpovídajícím způsobem. Plocha bioremediační části musí také zohledňovat hledisko zvýšené evaporace a transpirace, aby nedocházelo k výraznějšímu snížení průtoku. Případnou realizaci uvedeného opatření je nutno konzultovat se správcem toku. Vzhledem k tomu, že uvedená opatření sníží zatížení, které pochází nejen z hodnoceného záměru, ale i od dalších znečišťovatelů, doporučujeme toto opatření řešit v širších souvislostech (včetně konečného finančního plnění).

B) Podmínky vyplývající z posouzení záměru z hlediska ostatních složek životního prostředí a veřejného zdraví:

I. Opatření pro fázi přípravy

Ochrana ovzduší

5. V dalších stupních přípravy záměru zpracovat podrobnou rozptylovou studii s respektováním názvů chemických látek dle Nařízení vlády č. 597/2006 Sb., zohlednit pozaďové koncentrace, legislativní limity uvažovat vč. možností jejich překročení.

Ochrana před hlukovou zátěží

6. V dalším stupni projektové dokumentace zpracovat podrobnou hlukovou studii uvažovaného záměru a dotčených silnic II. a III. tř., zejm. tam, kde vlivem realizace R55 dojde k navýšení hlukové zátěže a provést optimalizovaný návrh protihlukových opatření:

   a) při návrhu protihlukových opatření je nutno respektovat chráněné prostory stávající i nově navrhované, případně již vymezené, v územně plánovacích dokumentacích (např. lokality Hornická čtvrť, Bažantnice, Lučina a Výhon v Hodoníně),

   b) předběžně počítat s realizací následujících protihlukových stěn (PHS):

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

- PHS 6: km 40,280 – 41,023 – výška 4 m, délka 743 m – ochrana stávající zástavby obce Rohatec,

c) současně budou v dokumentaci pro územní řízení navrženy možné způsoby řešení hlukové zátěže a její eliminace v nejbližší zástavbě v Hruškách (Nádraží, ulice Hlavní) a Lužicích (ulice Vinohrádky a U Hájku),

d) adekvátně zohlednit ustanovení § 3 nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně před nepříznivými účinky hluku a vibrací.

7. U obytných objektů, u kterých nebude možné ani při realizaci navržených opatření (optimalizovaných v dalších stupních projektové přípravy) snížit hlukové zatížení na zákonné limity, řešit tuto skutečnost individuálně s vlastníky objektů, instalací individuálních opatření (výměna oken), v krajním případě ve smyslu možného vykoupení objektu a zrušení funkce bydlení s tím, že nezbytnost uplatnění individuálních opatření bude objektivně zdůvodněna v navazujících řízeních.
8. Prověřit možnosti přehodnocení rozsahu a umístění dotčených ploch výhledové obytné zástavby (na kterých dosud nebyla zástavba realizována) a ploch se sportovní a rekreační funkcí tak, aby plánovaná zástavba nebyla umísťována na plochy, kde se ve výhledu předpokládá překračování hygienických limitů hluku.
9. V dalších stupních přípravy záměru upřednostnit v úsecích podél blízké obytné zástavby typy povrchů s nejnižším možným koeficientem F3 (dle Novely metodiky pro výpočet hluku ze silniční dopravy, Planeta 2/2005) pro další snížení hladin hluku a vibrací.
10. V rámci stavebního řízení budou za účelem minimalizace potenciální hlukové zátěže a zátěže vibracemi resp. za účelem zajištění plnění hygienických limitů hluku a vibrací při prováděni stavby navržena konkrétní technická a organizační opatření.

Ochrana vod

11. Zajistit převedení všech existujících toků (i občasných) přes těleso komunikace.
12. Provést opatření k zajištění funkce existujících odvodnění.
13. Zajistit vybudování náhradních drenáží.
14. Negativní ovlivnění hydrologických charakteristik toků v území řešit pomocí retenčních nádrží.
15. Vypracovat geotechnický průzkum a provést hydrogeologicky vybavené průzkumné vrty, které zabrání přerušení hladiny podzemní vody při budování zářezů.
16. Odvodnění rychlostní silnice v ochranných pásmech vodních zdrojů bude provedeno v podobě kanalizace a záchytných usazovacích nádrží; budou provedeny monitorovací vrty, které budou umístěny na základě posouzení a doporučení hydrogeologa a budou sloužit k odběru podzemních vod za účelem pravidelné kontroly.

Ochrana půdy

17. Provést podrobný pedologický průzkum v dotčeném území pro zjištění mocnosti orniční vrstvy a stanovit množství skryté ornice.
18. Minimalizovat trvalé a dočasné zábory PUPFL v rámci technologických možností.

Ochrana památek

19. Celá definitivně vybraná trasa stavby musí být archeologicky prozkoumána (v rozsahu zemních zásahů); doporučuje se uzavřít v dostatečném časovém předstihu dohodu investora s Archeologickým ústavem Akademie věd ČR v Brně nebo jinou

oprávněnou organizací o podmínkách provedení předstihového záchranného archeologického výzkumu, a to na základě povinnosti investora, vyplývající ze zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znění pozdějších ustanovení.

Územně plánovací opatření

20. Zvážit vyloučení navrhovaných ploch bydlení, které mohou být potenciálně zasažené negativními dopady z provozu na posuzované silnici.
21. Zvážit využití nebo vyloučení ploch pro sport a rekreaci potenciálně zasažených negativními dopady z dopravy.

Ochrana flóry, fauny, ekosystémů a krajiny

22. V souvislosti s požadavkem začlenění trasy komunikace do krajiny je třeba provést terénní úpravy včetně vegetačních úprav náspů a výsadby doprovodné zeleně, a to v souladu s ochranou přírody a krajiny.
23. V maximální možné míře zachovat vzrostlou vegetaci na levé straně komunikace (krajinotvorná funkce, optická izolace záměru).
24. V rámci dalšího stupně projektové přípravy aktualizovat biologické průzkumy a na jejich základě stanovit konkrétní podmínky pro minimalizaci vlivů na nalezené zvláště chráněné druhy.
25. Minimalizovat zábor půdy v lesním komplexu Hodonínské doubravy.
26. Minimalizovat dočasný zábor při průchodu lesními celky.
27. Před zahájením stavby provést transfer ohrožených a chráněných druhů bylin (ostřice černoklasá, kosatec sibiřský, kamýšek obecný, kruštík širolistý) do vhodné lokality mimo posuzovanou trasu v souladu s §56 zák. č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů.
28. Zabránit poničení hraničních stromů se stavební zónou od těžké techniky vhodným ohrazením kmenů, plotem.
29. Před zahájením stavby provést transfer ohrožených druhů bylin (kruštík širolistý, skřípinec Tabernemontanův a mléč bahenní) a vysadit je po zapojení vegetace na nových plochách násypu v souladu s §56 zákona č. 114/1992Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů.
30. Pro snížení mortality zvěře a zajištění bezpečnosti provozu i při průchodu Hodonínskou doubravou (cca km 45,500 – 48,000) instalovat oplocení po obou stranách komunikace.
31. V případě umístění návěstní tabule nebo mýtné brány v tomto úseku jejich konstrukci upravit tak, aby fungovaly jako přechod pro veverky.
32. V prostoru zářezu stávající silnice I/55 v severní části Hodonína, který je významným centrem biodiverzity hmyzu vytvořit obdobný biotop bezlesého charakteru na nově vytvořeném zářezu.
33. V závislosti na technických možnostech prověřit možnost úpravy zasažených břehových částí Lužického a Písečenského rybníka do pozvolných sklonů 1:10 pro obnovu litorálu a obnovení jejich dřevinného doprovodu novou výsadbou (olše, vrba, topol černý); prověřit možnost využití této lokality jako náhradní mimolesní lokality za odstraňované topoly v EVL Hodonínská doubrava vč. případného vytvoření náhradních biotopů (litorální zóna plynule přecházející na bezlesý břeh rybníků a na násyp komunikace).

34. Při rozšiřování hráze Lužického a Písečného rybníka ponechat horní část v kolmé poloze pro zabránění vstupu obojživelníků na vozovku.

35. K zamezení střetům automobilů s přelétajícími ptáky a netopýry na hrázi Písečného a Lužického rybníka tělesa rychlostní silnice vybudovat z přírodního materiálu fyzické bariéry – neprůhledné, nelesknoucí se.

36. Z vnější strany osázet bariéry pásem zeleně sahající do výše bariéry a postupně se snižující.

37. Kompenzovat kácení vzrostlé lesní zeleně formou výsadeb v jiných lokalitách s obdobným ekotopem; při plánování vegetačních úprav je potřeba věnovat zvýšenou pozornost nalezení vhodných lokalit pro výsadbu; pro tyto lokality je nutno zvolit vhodnou dřevinnou skladbu tak, aby se jednalo o skutečnou kompenzaci, jež bude přínosem pro ekologickou stabilitu území dotčeného stavbou a provozem rychlostní silnice.

38. Pro kompenzační výsadby mimolesní i lesní zeleně je nezbytné použít geograficky původní dřeviny (za předpokladu jejich odolnosti vůči důsledkům silničního provozu), přičemž je důležité zohlednit stanovištní podmínky (expozice svahu, fyzikální a chemické vlastnosti půdního substrátu).

39. Kompenzovat břehové a doprovodné porosty vodních toků a vodních ploch poškozených či zničených výstavbou silnice jejich revitalizací, včetně výsadby domácích dřevin odpovídajících stanovištním podmínkám.

40. U přeložek komunikací provést obnovu doprovodných porostů, přičemž je vhodné využít pro výsadbu (místo častých ovocných dřevin) domácích stanovištně odpovídajících dřevin.

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

42. Do náhradních výsadeb i mimo les zahrnout topol černý a jabloň lesní pro kompenzaci odstraňovaných stromů těchto druhů v trase stavby, využít k tomu sazenice s původem v mateřských stromech (z jejich semen, popř. řízků u topolů).

43. Zářezy ponechat stepního charakteru, s roztroušenou zelení.

44. Jako osivo nových zářezů zvolit tzv. motýlokvěté směsi; v úseku EVL Hodonínská doubrava (CZ0624070) travní směs upravit pro danou lokalitu a její složení předem konzultovat a schválit s AOPK ČR, středisko Brno.

45. Navrhnout autorizovanou osobou a s příslušným správním úřadem projednat úpravy územního systému ekologické stability vyplývající ze zásahů do jeho jednotlivých prvků.

46. V km 54,500, 56,100, 56,400, 57,500, 58,300 a 59,300 navrhnout objekty pro překonání vodních toků a lokálních biokoridorů, prověřit překonání vodotečí tak, aby se zvýšil dosavadní migrační potenciál (např. místo propustků navrhnout přemostění typu tubosider větších průměrů, popř. mostní objekt).

47. U přeložky bezejmenného toku v oblasti Hodonínské doubravy (cca km 46,220 – 47,470) preferovat přírodě blízké koryto bez zpevňovacích prvků (revitalizaci s případným meandrováním) a jen u míst s rizikem podemílání tělesa silnice (levý břeh, u příp. meandrů levobřežní výsep) využít v nezbytných případech zpevnění (kamennou rovnaninu kladenou na sucho, nikoliv dlažbu a vegetační tvárnice).

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

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

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

Ochrana migrační průchodnosti

51. V dalších stupních přípravy záměru zpracovat podrobnou migrační studii pro detailní technický návrh opatření pro zajištění migrace (podchody, zábrany, náhradní stanoviště); zvláštní pozornost věnovat migraci obojživelníků a migraci zvěře; během projektové přípravy záměru, během realizace a po ukončení realizace záměru (po dobu minimálně pěti let od uvedení do provozu) provádět průběžný monitoring migračních tras především v okolí vodních toků a biokoridorů a v případě možného ohrožení migrujících živočichů stavebními pracemi a provozem provést opatření minimalizující škodlivé činnosti (realizace suchých propustků, dočasných migračních zábran, odchytových zařízení, záchranných transferů, náhradních stanovišť apod.) v souladu s §56 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů.

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

53. Preferovat rámový typ propustku s nezpevněným dnem.

54. Zajistit přirozené navádění živočichů do propustků (naváděcí keře, hromada kamení či větví po stranách propustků, trvalé bariéry proti vstupu do vozovky v okolí propustku).

55. Především v místech vedení komunikace v zářezu a procházející lesem realizovat oplocení v kombinaci s clonným typem vegetace (druhy neatraktivní, trnité vytvářející souvislé a nepropustné porosty).

56. Zajistit přirozené navádění živočichů (naváděcí keře, hromada kamení či větví po stranách objektů, trvalé naváděcí bariéry pro drobné živočichy).

57. Kompenzační opatření řešit ve formě náhradní výsadby dřevin na místech vhodných pro podporu migrace zvěře, vytváření menších tůní na podmáčených místech v nivách toků pro zlepšení životních podmínek obojživelníků apod.

58. Pro minimalizaci rizika střetů vozidel s netopýry kácet liniové porosty v co nejmenší míře a v období mimo zimní hibernaci a provést technická opatření na mostech.

59. Pro zvýšení technického migračního potenciálu objektu zajistit migrační průchodnosti suchou i mokrou cestou, minimální šířka suché cesty podél toku je rovna šířce toku.

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

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

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

63. Do stěn podchodů umístit prefabrikované bloky pro vytvoření hnízdních možností ptáků a netopýrů.

Ochrana hmotného majetku

64. Prověřit možnosti zkrácení sjezdu v MÚK Hrušky do průmyslové oblasti z hlediska střetu s několika budovami (i s výhledovou přeložkou obslužné komunikace, která na sjezd navazuje).

65. Prověřit umístění přeložky polní cesty v km 49,950 z hlediska střetu s fotovoltaickou elektrárnou.

66. V km 51,150 řešit střet s vrtem VV-16, který slouží jako jediné funkční výdušné dílo pro celý důl. Střet záměru s tímto vrtem je v km 51,150, a to s násypem přeložky silnice II/423 směrem na Josefov a s přeložkou polní cesty; v dalším stupni projektové dokumentace je nutné posoudit stabilitu tohoto důlního díla a popř. navrhnout odklon přeložky polní cesty mimo jeho ohradník.

II. Opatření pro fázi realizace

Ochrana ovzduší

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

68. Zásoby sypkých hmot v průběhu výstavby budou minimalizovány.

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

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

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

Ochrana půd

72. V případě přebytku ornice (pokud nebudou skrývky použity ke zpětné rekultivaci ploch a svahů) rozhodnout o jejich dalším využití ve spolupráci s orgánem ochrany ZPF.

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

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

75. Povážení pozemků provádět v době vegetačního klidu.

Ochrana krajiny

76. Po ukončení výstavby provést úplnou likvidaci stavebních dvorů a účelových komunikací a provést rekultivaci.

Doprava

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

Ochrana vod

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

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

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

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

Ochrany flóry, fauny, ekosystémů

82. Počáteční stavební práce (kácení porostů a skrývky zeminy) provádět mimo vegetační období (1. 3. – 31. 7.); zvláštní pozornost věnovat doupným stromům, které mohou představovat úkrytový biotop netopýrů.

III. Opatření pro fázi provozu

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

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

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

Platnost tohoto stanoviska je 5 let ode dne jeho vydání s tím, že platnost může být na žádost oznamovatele prodloužena v souladu s ustanovením § 10 odst. 3 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), ve znění pozdějších předpisů.

Ing. Jaroslava HONOVÁ, v. r.
ředitelka odboru
posuzování vlivů na životní prostředí
a integrované prevence

(otisk razítka se státním znakem č. 11)

Obdrží:
oznamovatel, dotčené správní úřady, dotčené územní samosprávné celky, zpracovatel dokumentace, zpracovatel posudku

Úřad městyse Moravská Nová Ves

nám. Republiky 107, Moravská Nová Ves 691 55
orgán ochrany přírody a krajiny

Č.j.: MNV-500/2024
Sp.zn.:1/2024/S
Vyřizuje: Bc. Zuzana Jandáková
Telefon: 774 600 053
E-mail: starosta@mnves.cz

V Moravské Nové Vsi 27.05.2024

Stanovisko ke kácení dřevin silniční vegetace

Úřad městyse Moravská Nová Ves, jako věcně a místně příslušný správní orgán dle § 40, odst. 5 písm. b) zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů,

souhlasí

se záměrem kácení 93 ks stromů a 8 224 m^2 zapojených porostů dřevin v k.ú. Moravská Nová Ves, specifikovaných v technické zprávě související dokumentace – podkladech pro povolení kácení – ostatní zeleň v k.ú. Moravská Nová Ves. Jedná se o doprovodnou zeleň místních komunikací a ostatní zeleň v k.ú. Moravská Nová Ves dle přiložené Tabulky kácených stromů podléhající povolení k.ú. Moravská Nová Ves, která bude kácena z důvodu stavby" **D55, 5513 Lužice – Břeclav – I. ETAPA**" dle předložené projektové dokumentace.

Souhlasné stanovisko vydává silniční správní úřad ve smyslu ustanovení § 8 odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších novel, na žádost HBH Projekt spol. s r.o., Brno, Kabátníkova 216/5, jednoho ze zpracovatelů projektové dokumentace (stupeň DÚR) stavby „D55, 5513 Lužice – Břeclav – I. ETAPA" jejíž realizace vyžaduje kácení uvedených dřevin podél komunikací. Jejich ochrannou funkci lze nahradit v rámci závěrečných úprav pozemků pro realizaci stavby a pozemků určených Městysem Moravská Nová Ves.

Zuzana Jandáková
Digitálně podepsal Zuzana Jandáková
Datum: 20.06.2024 14:24:00 CEST

Bc. Zuzana Jandáková
starostka Městyse Moravská Nová Ves

Městys Moravská Nová Ves

nám. Republiky 107, 691 55
okres Břeclav

č.j.: MNV- 668/2024
vyřizuje: Jana Vlašicová / 608 198 108
V Moravské Nové Vsi, dne 19.06.2024

HBH Projekt spol. s r.o.
David Danhofer
Kubátníkova 216/5
602 00 Brno

Vyjádření k projektové dokumentaci
Akce: **"D55, 5513 Lužice – Břeclav – I.ETAPA"**
Investor: **Ředitelství silnic a dálnic s.p., Na Pankráci 546/56, 145 05 Praha**

Městys Moravská Nová Ves souhlasí s realizací veřejně prospěšné stavby dálnice D55 v k.ú. Moravská Nová Ves dle předložené projektové dokumentace.
Jako budoucí vlastník komunikace SO 129.1 – místní komunikace v km 59.8. vpravo, která bude zajišťovat obslužnost daného území v k.ú. Moravská Nová Ves souhlasíme s napojením této komunikace na okružní křižovatku, která bude součástí SO 123.1 – přeložka silnice II/424 v k.ú. Moravská Nová Ves a vydáním povolení dle § 10 zákona č. 13/1997 Sb, o pozemních komunikacích.

Zuzana Jandáková
Digitálně podepsal Zuzana Jandáková
Datum: 20.06.2024 14:23:09 CEST

Bc. Zuzana Jandáková
starostka městyse Moravská Nová

Obdrží:
-(IDDS: ydpbv8f) městys Moravská Nová Ves, IČO: 00283363, náměstí Republiky č.p. 107, 691 55 Moravská Nová Ves
-(IDDS: e5y9wa6) HBH Projekt spol. s r.o., IČO: 44961944, Kabátníkova 216/5, 602 200 Brno

Záznam z jednání - Koncept

Název zakázky: **D55, 5513 Lužice – Břeclav, DÚR**

Místo konání: **Úřad městyse Moravská Nová Ves, zasedací místnost, nám. Republiky 107, 691 55 Moravská Nová Ves**

Číslo zakázky: 2020/0300

Datum konání: **11. 07. 2022**

Přítomní: ŘSD ČR, Správa Zlín Ing. Chudárek, Ing. Šenkýř, Ing. Smolka, MD Ing. Jankůj, JMK odbor dopravy Ing. Snovický, Ing. Franek, Obec Lužice Mgr. Klásek, Obec Mikulčice Ing. Bc. Dvoráček, Ing. Vlašic, Obec Hrušky Bc. Filipovičová, Ing. Babisz, Městys Moravská Nová Ves Mgr. Bc. Košut, HBH Projekt Ing. Hrnčíř, Ing. Svoboda, Ing. Procházka, Ing. Pumprla

Program: **Projednání návrhu rozsahů a umístění komunikací podél hlavní trasy D55, 5513 v závislosti na budoucích správcích**

Předmětem projednání návrhu bylo seznámení přítomné s navrženým rozsahem dokumentace pro územní rozhodnutí. Projektant podal stručný popis stavby se zdůrazněním hlavních charakteristik za použití přehledné situace stavby.

Stavba 5513 je vedena v trase stávající silnice I/55, která byla v minulosti budována v parametrech poloviny budoucí rychlostní silnice. Stavba je umístěna severně od obcí Mikulčice, Moravská Nová Ves, Hrušky a Břeclav. Délka stavby je cca 12,0 km a je navržená v kategorii D 26,0/130. Na daném úseku 5513 se nacházejí 3 mimoúrovňové křižovatky, jeden služební sjezd a levostranná odpočívka. Začátek stavby 5513 je v km 55,084 a navazuje na předchozí stavbu 5512.

Při zpracovávání koncepčního návrhu řešení 5513 ve stupni DÚR a v závislosti na předběžném projednávání 5513, jsme obdrželi předběžné podněty z těchto jednání, které byly následně zapracovány do uvedeného (sdíleného) návrhu a tím optimalizováno technické řešení.

Projednané a dohodnuté body:

1) Zástupci JMK – odbor dopravy požadují v rámci přípravy stavby D55, úsek 5513 zahrnout do projektové dokumentace pro územní řízení přeložku silnice III/05531 („obchvatu Mikulčic") v jižní části stavby. Zástupci JMK souhlasí s následným převedením této silnice do své správy. JMK vydá pro ŘSD podpůrné stanovisko a zařazení této komunikace do DÚR 5513 bude následně interně projednáno v rámci ŘSD. Obec Mikulčice s požadavkem JMK souhlasí a přislíbila převzetí části stávající silnice III/05531 nahrazené „obchvatem Mikulčic" do své správy a do majetku obce. Příslib obce je podmíněn opravou daného úseku stávající silnice III/05531.

2) Obec Mikulčice žádá při směrovém návrhu „obchvatu Mikulčic" k maximálnímu využití stávající komunikace k Dolu Mír a dále, aby bylo v této věci komunikováno s obcí. Jakmile bude trasa přeložky upravena, tak bude dle příslibu projektanta předložena obci.

3) Obec Mikulčice dále žádá prověření možnosti zásobování rybníka Cihelna povrchovými vodami z retenční nádrže v blízkosti hlavní trasy. Projektant upozornil na vedení parcel s dopadem na následné

množství dotčených parcel nemovitostí a dále také projektant upozornil na malou světlost a s tím spojenou malou kapacitu stávajícího propustku DN 600 pod železničním tělesem koridoru Přerov – Břeclav. Stávající propustek je ve vlastnictví Správy Železnic.

4) Dále byla projednáv[redacted]žná komunikace podél hlavní trasy propojující okružní křižovatku u MÚK Moravská nová Ves a [redacted]ní křižovatku u MÚK Břeclav, ve vazbě na budoucího správce daného souběžné komunikace. Na[redacted]žná komunikace bude sloužit pro obsluhu daného území a v převážné míře také i pro převed[redacted] dopravy mimo obce. Délka souběžné komunikace je cca 7,3 km.

5) Zástupci JMK – odbor dopravy drží dále st[redacted]o, že **nemohou mít ve správě**, stávající silnici III/05531 na jižní straně, a zároveň nově navrhovanou souběžnou komunikaci na straně severní.

6) Městys Moravská Nová Ves musí možné převzetí části nově navržené souběžné komunikace do své správy na svém katastrálním území projednat a odsouhlasit na zasedání zastupitelstva. Případné převzetí do správy části obslužné komunikace je podmíněno závazkem JMK, že opraví stávající silnici III/05531.

7) Obec Hrušky musí taktéž možné převzetí části nově navržené souběžné komunikace do své správy na svém katastrálním území projednat a odsouhlasit na zasedání zastupitelstva.

8) Po zapracování diskutované problematiky budou připraveny a předány situační a textové podklady pro jednotlivé obce za účelem projednání problematiky budoucí majetkové správy v rámci Zastupitelstev.

Závěr:

Navržené a představené konečné řešení dle předložené situace bylo všemi účastníky potvrzeno a v předloženém rozsahu bude projektová dokumentace pro územní řízení dopracována, včetně jižní přeložky silnice III/05531 „obchvatu Mikulčic".

11. 07. 2022 Zapsal: Ing. Tomáš Pumprla

Smlouva o spolupráci

za účelem realizace veřejně prospěšné stavby dálnice „D55 5513 Lužice–Břeclav“

a

„Cyklostezka Prušánky - Moravská Nová Ves, úsek k. ú. Moravská Nová Ves“

(dále jen jako „**Smlouva**“)
uzavřená mezi smluvními stranami:

Ředitelství silnic a dálnic s. p.

se sídlem:	Čerčanská 2023/12, 140 00 Praha 4
IČO:	65993390
právní forma:	státní podnik
spisová značka:	A 80478 vedená u Městského soudu v Praze
zastoupený:	Ing. Radkem Mátlem, generálním ředitelem
kontaktní adresa:	Ředitelství silnic a dálnic s. p., Správa Zlín Fügnerovo nábřeží 5476, 760 01 Zlín
oprávněn jednat:	**Ing. Karel Chudárek, ředitel Správy Zlín**

jako „**ŘSD**“ na straně jedné

a

Městys Moravská Nová Ves

se sídlem:	Nám. Republiky 107, 691 55 Moravská Nová Ves
IČO:	00283363
zastoupený:	**Bc. Zuzana Jandáková, starostka obce**

jako „**Městys**“ na straně druhé

Cílem smlouvy je vzájemná podpora, koordinace a součinnost při přípravě a realizaci stavby dálnice „D55 5513 Lužice–Břeclav“ a stavby „Cyklostezka Prušánky - Moravská Nová Ves, úsek k. ú. Moravská Nová Ves“.

Článek I.
Úvodní ustanovení

1. ŘSD připravuje a je v jeho zájmu co nejrychleji povolit, realizovat a uvést do provozu stavbu dálnice D55 5513 Lužice–Břeclav (dále také jen jako „**Dálnice**“).
2. Městys má zájem vybudovat na svém katastrálním území cyklostezku mezi obcemi Prušánky a Moravská Nová Ves. Již realizoval a je v jeho zájmu co nejrychleji zkolaudovat stavbu „Cyklostezka Prušánky - Moravská Nová Ves, úsek k. ú. Moravská Nová Ves“ (dále také jen jako „**Cyklostezka**“).
3. Stavba Dálnice a stavba Cyklostezky jsou v kolizi, stavba Cyklostezky bude stavbou Dálnice dotčena.
4. Smluvní strany mají zájem na co nejrychlejší přípravě a realizaci Dálnice a mají zájem na vyjasnění postupů v souvislosti s vzájemným křížením daných staveb.
5. Účelem smlouvy je proto koordinace činností smluvních stran, avšak bez sdružení finančních prostředků, věcí či jiných majetkových hodnot. Smluvní strany tímto deklarují, že účelem této smlouvy není společné vykonávání ekonomických činností.

Článek II.
Předmět smlouvy

1. V rámci stavby Dálnice je navržena okružní křižovatka, kde se setkávají celkem 4 paprsky - přeložka silnice II/424 (SO 123.1), přeložka silnice III/4233 (SO 123.2), větve MÚK Moravská Nová Ves (SO 112 - A, B) a místní komunikace (SO 129.1). Pozemní komunikace je zde vedena po násypu. Na silnici III/4233 je pak napojena přeložka polní cesty (SO 153).
2. Stavba Cyklostezky je v kolizi s objekty pozemních komunikacích uvedených v čl. II odst. 1 (SO 123.1, SO 123.2, SO 112 – B, SO 153). Viz **Příloha č. 1** – Situace kolize stavby Dálnice a stavby Cyklostezky. Části Cyklostezky bezprostředně dotčené stavbou Dálnice dále jen jako „**Kolize**".
3. Protože je Cyklostezka již povolena a vybudována, dohodly se smluvní strany, že umožní její bezodkladnou kolaudaci v souladu s jejím pravomocným stavebním povolením.
4. Smluvní strany se dále dohodly, že v rámci přípravy území pro stavbu Dálnice bude pak nezbytná část Cyklostezky v místě kolize se stavbou Dálnice demolována. Demolici Kolize zajistí a provede ŘSD.
5. V projektové dokumentaci stavby Dálnice je podél silnice III/4233 a II/424 po levé straně vedena územní rezerva pro zachování průchodnosti území. V rámci stavby Dálnice SO 123.1 a SO 123.2 je tak navrženo zemní těleso o šířce včetně této územní rezervy (dále jen jako „**Zemní těleso**"). Toto Zemní těleso vybuduje ŘSD v rámci stavby Dálnice na své náklady.
6. Smluvní strany se dohodly, že ŘSD umožní Městysu dobudovat na Zemním tělesu Cyklostezku (vozovkové vrstvy) tak, aby po demolici Kolize bylo možné Cyklostezku vést podél přeložky silnice III/4233 až k nově vzniklé okružní křižovatce. Viz **Příloha č. 2** Situace dobudování Cyklostezky. Dobudování Cyklostezky podle tohoto odstavce zajistí a provede Městys na svoje náklady.
7. Smluvní strany se dohodly, že tímto jsou veškeré nároky z nastalé situace vypořádány.

Článek III
Ostatní ujednání

1. Smluvní strany se zavazují řádně spolupracovat a včas se navzájem informovat o všech podstatných okolnostech, které mohou mít vliv na řádné plnění účelu této spolupráce.
2. Smluvní strany jsou povinny zdržet se jakékoliv činnosti, která by mohla ztížit dosažení účelu této spolupráce.
3. Smluvní strany se zavazují řešit případné spory vzniklé při plnění účelu této smlouvy smírnou cestou a vzájemným jednáním spějícím k dohodě.

Článek IV.
Závěrečná ustanovení

1. Tato Smlouva je vyhotovena elektronicky v jednom vyhotovení s platností originálu, s kvalifikovanými elektronickými podpisy a kvalifikovanými elektronickými časovými razítky obou smluvních stran v souladu se zákonem č. 297/2016 Sb., o službách vytvářejících důvěru pro elektronické transakce, ve znění pozdějších předpisů.
2. Smluvní strany výslovně sjednávají, že tuto Smlouvu lze měnit či rušit pouze písemně, a to v případě změn formou písemného, číslovaného dodatku. K ujednáním učiněným v jiné formě (byť jen o vedlejších ujednáních) se nepřihlíží.

3. Tato Smlouva nepodléhá uveřejnění v registru smluv v souladu s ustanovením § 3 odst. 2 zákona č. 340/2015 Sb., o zvláštních podmínkách účinnosti některých smluv, uveřejňování těchto smluv a o registru smluv (zákon o registru smluv), ve znění pozdějších předpisů. Smluvní strany se výslovně zavazují, že tuto Smlouvu nebudou zveřejňovat v registru smluv.
4. Tato Smlouva nabývá platnosti a účinnosti dnem jejího podpisu oběma smluvními stranami. Nebude-li Smlouva podepsána smluvními stranami téhož dne, stává se platnou dnem podpisu pozdějšího.
5. Nedílnou součástí této Smlouvy jsou následující přílohy:
   - Příloha č. 1 – Situace kolize stavby Dálnice a stavby Cyklostezky
   - Příloha č. 2 Situace dobudování Cyklostezky

Článek V.
Doložka platnosti právního jednání

1. Městys prohlašuje, že byly splněny podmínky platnosti právního jednání, provedeného touto Smlouvou, dle ustanovení § 41 zákona č. 128/2000 Sb., o obcích (obecní zřízení), ve znění pozdějších předpisů.

Uzavření této Smlouvy schválila rada Městyse Moravská Nová Ves usnesením č. 2a/76R/2025 ze dne 25.03.2025.

Za ŘSD:

Digitálně podepsal
Ing. Karel Chudárek
Ředitelství silnic a dálnic s. p.
23.04.2025 15:08:53

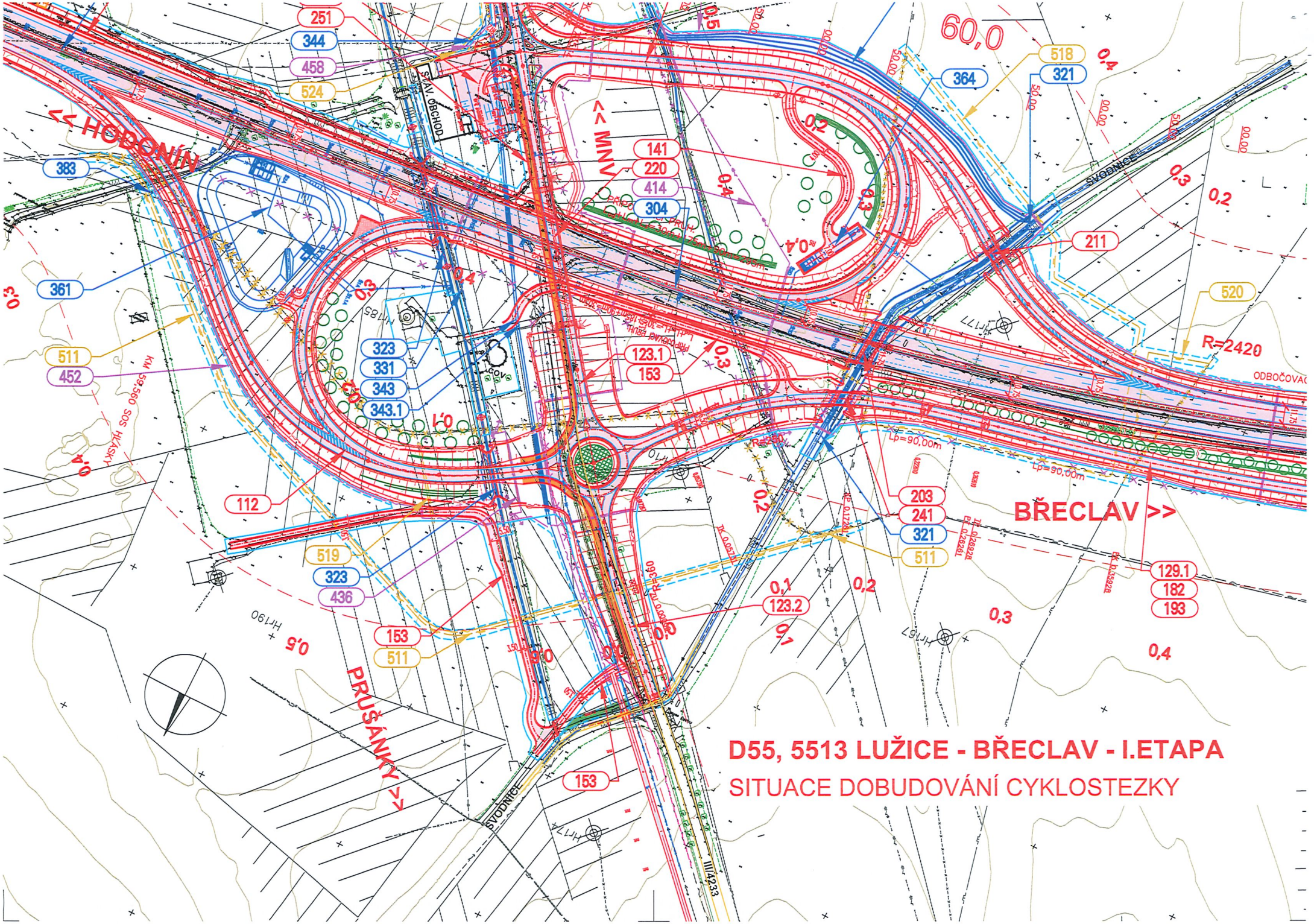
.....
Ředitelství silnic a dálnic s. p.
Ing. Karel Chudárek
ředitel Správy Zlín

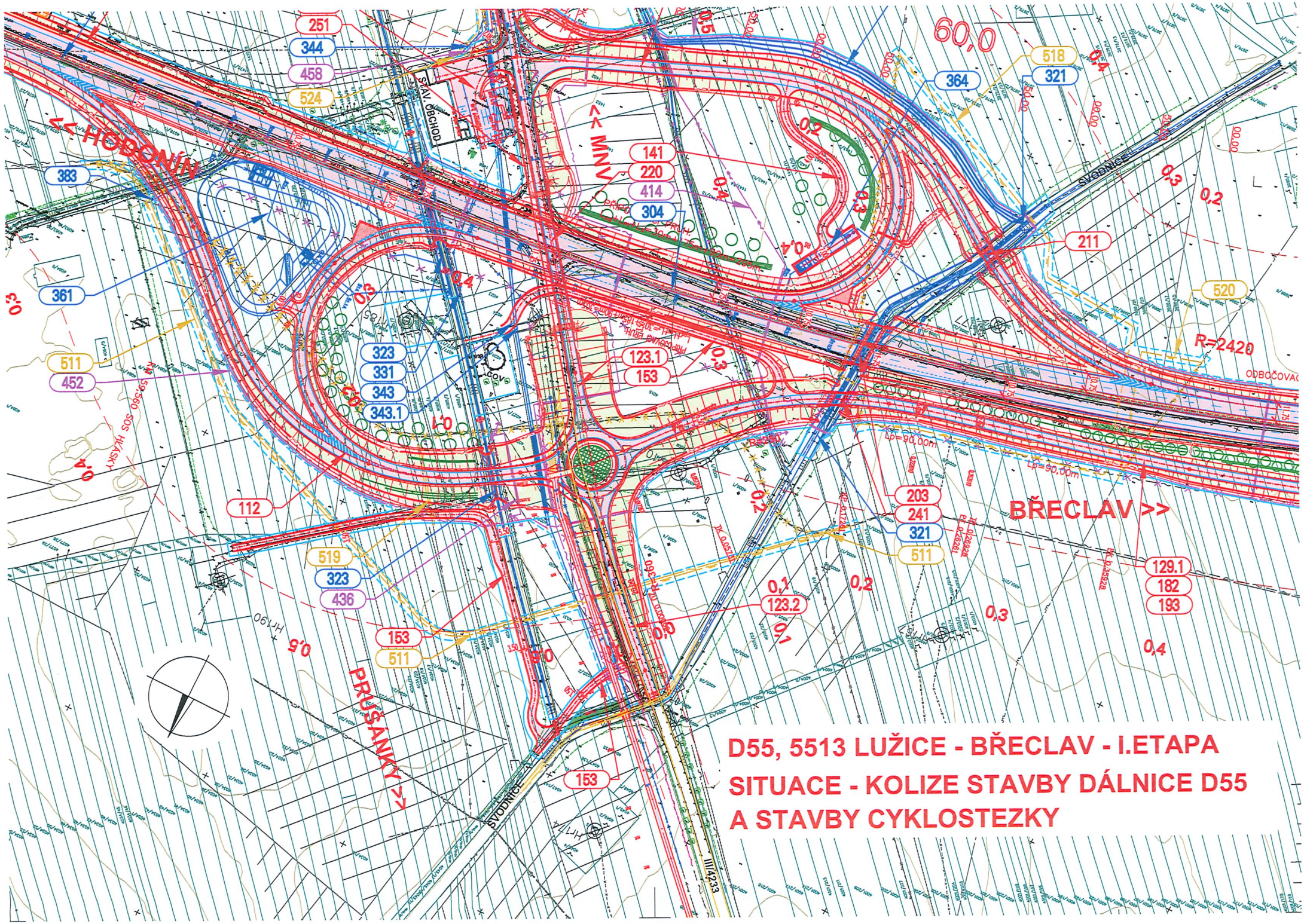
Za Městys:

Zuzana Jandáková Digitálně podepsal Zuzana Jandáková Datum: 15.04.2025 08:59:21 CEST

.....
Městys Moravská Nová Ves
Bc. Zuzana Jandáková
starostka obce

Úřad městyse Moravská Nová Ves
Datum/čas/z: 24. 04. 2025 /
Č.j.(e.č.)/UZ: /
Počet listů dokumentu: MNV 718/2025
Počet příloh a listů/svazků: /
Počet a druh nelist. příloh: /


D55, 5513 LUŽICE - BŘECLAV - I.ETAPA
SITUACE DOBUDOVÁNÍ CYKLOSTEZKY
<< HODONÍN
<< MNV
BŘECLAV >>
PRUŠÁNKY >>
SVODNICE
STAV. OBCHOD
ODBOČOVAC
R=2420
Lp=90,00m
III/4233
251
344
458
524
383
361
511
452
112
519
323
436
153
511
153
141
220
414
304
323
331
343
343.1
123.1
153
364
518
321
211
520
203
241
321
511
129.1
182
193
123.2


HODONÍN <<
BŘECLAV >>
MNV
SVODNICE
PRŮSANKY >>
SPAV. OBCHOD
ODBOČOVAC
R=2420
Lp=90.00m
Lp=90.00m
III/4233
D55, 5513 LUŽICE - BŘECLAV - I.ETAPA
SITUACE - KOLIZE STAVBY DÁLNICE D55
A STAVBY CYKLOSTEZKY