

Praha dne 21. července 2025
Č. j.: MZP/2025/710/2253
Vyřizuje: Mgr. Procházková
Tel.: 267 122 041
E-mail: adela.prochazkova@mzp.gov.cz

ZÁVAZNÉ STANOVISKO K POSOUZENÍ VLIVŮ PROVEDENÍ ZÁMĚRU NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ (dále jen „závazné stanovisko“)

podle § 9a odst. 1 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“)

Závazná část

Název záměru:

D52 Pohořelice - st. hranice ČR/Rakousko + SSUD Pohořelice

Kapacita (rozsah) záměru:

Záměrem je stavba dálnice D52 v úseku Pohořelice – státní hranice ČR/Rakousko v kategorii D 26/130 a střediska správy a údržby dálnice (SSUD) Pohořelice. V severní části se stavba napojuje na stávající těleso dálnice D52 u obce Pohořelice, v jižní části je stavba ukončena na státních hranicích s Rakouskem. Po dokončení vytvoří v návaznosti na rakouskou dálnici A5 dálniční propojení Brna s Vídní a stane se tak důležitou součástí evropské silniční sítě. Celková délka stavby je 23,1 km.

Projekt člení stavbu na tři základní úseky 5204, 5205 a 5206 a SSUD Pohořelice. Úsek 5204 se nachází v severní části stavby od napojení na dálnici D52 u Pohořelice až po napojení větví nově navržené MÚK Ivaň na stávající silnici I/52 (cca 2 km od břehových partií vodního díla Nové Mlýny (dále také „VD Nové Mlýny“ nebo „VDNM“)), úsek 5205 je úsekem vedoucím převážně přes vodní dílo Nové Mlýny a úsek 5206 je lokalizován od jižního břehu VD Nové Mlýny (cca 1 km od břehových partií VN Nové Mlýny) až po státní hranici ČR/Rakousko. Úseky 5204 a 5206 jsou navrženy a posuzovány v jedné variantě, úsek 5205 je posuzován ve dvou variantních řešeních.

Varianta A spočívá v umístění dálnice D52 na samostatný násyp vedený v souběhu se stávající hrází horní nádrže VDNM a umožňující zajištění obsluhy přelivného objektu stejným způsobem tak, jak je realizován v současnosti. Z důvodu požadavků aktuálně platné ČSN 73 6101 kladených na kategorii D 26/130 nekopíruje směrové a výškové vedení dálnice průběh souběžně vedené silnice I/52 na stávající hrázi, ale je mírně upraveno. Prostor mezi tělesem D52 a stávající silnicí I/52 bude v místě přechodu nádrže dosypán zeminou. Celková délka trasy v této variantě je 5,560 km.

Variantu B představuje estakáda přes horní nádrž VDNM. Celková délka nosné konstrukce estakády přes vodní nádrž je 2 424 m. Most o 49 polích zachová průběžné břehové linie. Světla výška nad břehovou linií je 2,5–4,1 m, nad vodní hladinou 4,1–7,2 m. Celková délka trasy ve variantě B je 5,487 km.

Součástí záměru jsou 4 mimoúrovňové křižovatky (MÚK) – MÚK Ivaň, MÚK Perná, MÚK Mikulov sever a MÚK Mikulov jih.

Součástí záměru jsou rovněž mostní objekty: úsek 5204 má 2 dálniční mosty a 2 nadjezdy nad dálnicí. Úsek 5205 ve variantě A má 3 dálniční mosty, úsek 5205 ve variantě B má 4 dálniční mosty. V úseku 5206 je 11 dálničních mostů, 3 nadjezdy nad dálnicí, 7 mostních objektů na ostatních komunikacích, 3 nové nadchody pro zvěř (dva přes D52 a jeden přes komunikaci Bavory – Mikulov).

V rámci záměru jsou dále navrženy přeložky dotčených komunikací a nové úseky silnic včetně okružních křižovatek. Dále jsou navrženy přeložky účelových komunikací, přeložky a doplnění sítě polních cest, sjezdy na pozemky, odvodnění dálnice včetně vodohospodářských areálů, dálniční informační systémy, protihluková opatření, oplocení dálnice, vegetační úpravy a přeložky nebo ochrana dotčených inženýrských sítí.

V případě realizace varianty A jsou požadována kompenzační opatření jako náhrada zmenšeného retenčního a zásobního prostoru horní nádrže VDNM. Navrženy jsou 3 podvarianty¹. Podvarianta 1 představuje úpravu reliéfu dna horní nádrže západně od lokality „Písky“ spočívající v odtěžení dostatečného množství materiálu z plochy zátoky, tedy prohloubení dna,

¹ V dokumentaci EIA označené jako varianty 1, 2 a 3.

na ploše cca 53 ha. Podvarianta 2 představuje oblast nádrže na horním konci vzdutí nad mostem spojujícím obce Pasohlávky a Brod nad Dyjí o ploše cca 70 ha. Území je ohraničeno ochrannými břehovými hrázemi. Uvažováno je s prohloubením dna v zátopě, především v území směrem ke konci vzdutí. Podvarianta 3 představuje úsek horního vzdutí v prostoru mezi bermami v délce cca 4,2 km (od silničního mostu u Drnholce směrem proti toku Dyje cca po dosah vzdutí zásobní hladiny – železniční most u Jevišovky). Opatření zde spočívají v rozšíření kynety směrem do pravobřežní bermy. V části úseku je navrženo vybudování vedlejšího koryta, které bude oddělené hrázkou o šíři min. 3 m, místy bude vystupovat nad hladinu a tvořit ostrovy. Prostor za hrázkou bude prohlouben na úroveň hladiny stálého nadržení. V dalších částech dojde k pouhému rozšíření stávající kynety. Z hlediska hmot zahrnuje podvarianta 3 až 87 tis. m³ vytěženého materiálu pro kompenzaci zásobního objemu, 15 tis. m³ vytěženého materiálu pro kompenzaci retenčního objemu a dále je nutné uvažovat i svrchní vrstvu zeminy (nad úrovní retenční hladiny) o objemu cca 120 tis. m³. Celkově se tedy jedná o cca 222 000 m³ materiálu.

Areál SSUD je situován při jižním okraji města Pohořelice do prostoru mezi stávající komunikací I/53 a navrhovanou prodlouženou rampou mimoúrovňové křižovatky se silnicí II/395, a to ve vzdálenosti cca 900 m od km 16,0 staničení dálnice D52.

**Zařazení záměru
dle přílohy č. 1 k zákonu:**

Bod 47, kategorie I (Dálnice I. a II. třídy)

Umístění záměru:

kraj: Jihomoravský

obec: Pohořelice, Pasohlávky, Vlasatice, Mikulov, Bavory, Perná, Horní Věstonice, Drnholec, Jevišovka, Dolní Dunajovice

k. ú.: Pohořelice nad Jihlavou, Nová Ves u Pohořelice, Pasohlávky, Vlasatice, Mušov, Mikulov na Moravě, Horní Věstonice, Perná, Bavory, Drnholec, Jevišovka, Dolní Dunajovice

Obchodní firma oznamovatele: Ředitelství silnic a dálnic s. p.

IČ oznamovatele: 659 93 390

Sídlo (bydliště) oznamovatele: Čerčanská 2023/12, Krč, 140 00 Praha 4

Ministerstvo životního prostředí jako příslušný úřad na základě § 21 písm. c) a f) zákona
a na základě § 9a odst. 1 a přílohy č. 6 k zákonu

vydává

S O U H L A S N É Z Á V A Z N É S T A N O V I S K O

k záměru

„D52 Pohořelice - st. hranice ČR/Rakousko + SSUD Pohořelice“

ve variantě A – násyp i ve variantě B – estakáda a dále v podvariantě 2 a 3
kompenzačních opatření za ztrátu retenčního a zásobního prostoru VDNM.

Ministerstvo životního prostředí na základě § 9a odst. 1 zákona

stanoví

následující podmínky pro navazující řízení:

I. Podmínky pro fázi přípravy záměru

I.1 Podmínky pro fázi přípravy záměru (podmínky společné pro obě varianty)

1. Do technického řešení stavby v navazující projektové dokumentaci zpracovat obslužnou obchvatovou komunikaci jako prodloužení komunikace II/395 v návrhové kategorii S 7,5/70 v trasování podél východního okraje zastavěného území místní části Pohořelice Nová Ves (staničení dle D52 cca km 18,2 – 20,4) s tím, že obslužná komunikace povede v souběhu s navrženou trasou dálnice D52 a v maximální možné míře využije i stopy stávající silnice I/52.

2. Součástí navazující projektové dokumentace z hlediska zabezpečení bezpečnosti provozu bude:
 - a) Komplexní rešeršní studie stávajících komunikací, které lze uvažovat jako objízdné trasy v době mimořádných událostí v trase záměru. Studie bude koncipována jako bezpečnostní audit pro objízdné trasy, jehož výsledkem bude vytipování lokálních objízdných tras, rešerše jejich stavu (bezpečnost, provoz) a specifikace kritických míst s příslušným návrhem opatření pro zajištění odpovídajícího stavebně-technického stavu (kritické křižovatky, průtahy obcí i s ohledem na potenciální ohrožení pěších a cyklistů).
 - b) Projekt dopravní telematiky pro detekci nestandardních provozních stavů (nehody, kongesce, stojící vozidla) a následné distribuce dopravních informací řidičům a veřejnosti. Systém musí vyhodnocovat meteorologické podmínky a informovat o nebezpečí tvorby námrazy, smyku a dalších rizik souvisejících s povětrnostními vlivy.
3. V rámci navazující projektové dokumentace zajistit:
 - a) Přístup na všechny pozemky, kde dojde realizací záměru k jejich oddělení od přístupu na stávající cestní síť.
 - b) U nově vzniklých oddělených polních enkláv vyřešit v navazující projektové dokumentaci možnosti budoucího využití těchto ploch a přístupů na ně s vlastníky dotčených pozemků.
4. Z hlediska minimalizace vlivů stavební činnosti na ovzduší zpracovat do zásad organizace výstavby (ZOV) následující opatření pro celou stavbu:
 - a) Opatření ke snížení vlivů stavební činnosti na imisní zatížení částicemi PM₁₀ vyplývající z rozptylové studie (str. 54 této studie).
 - b) Použití nesilničních pojízdných strojů splňujících minimálně hodnoty emisních limitů pro nesilniční dieselové motory na úrovni Stage IV dle výkonů motoru.
 - c) Použití nákladních automobilů splňujících minimálně emisní limit EURO V.
 - d) Při nepříznivých rozptylových podmínkách zamezit souběhu stavebních mechanismů s vysokým výkonem.
 - e) V místech přiblížení staveniště k obytné zástavbě vybudovat po dobu provádění zemních prací bariéru s protiprašnou funkcí (např. tkaninové clony).
 - f) Zcela vyloučit volné deponování jemnozrnného materiálu (cement, vápno, bentonit, písek s frakcí do 4 mm) na staveništi. Dlouhodoběji ukládaný materiál shromažďovat v boxech, ohradit jednotlivé materiály a zamezit vyfoukání jemných částic do okolí (v prostoru zařízení staveniště).
 - g) Deponie materiálu o zrnitosti menší než 8 mm při větrném počasí zakrýt nebo (a v době sucha) skrápět. Při rychlosti větru překračující 10 m/s omezit práce na stavbě nebo alespoň omezit činnosti způsobující prašnost. Umísťovat venkovní skládky na závětrnou stranu.

- h) Při přepravě materiálů mezi více areály v rámci stavby dodržovat zásadu minimalizace délky přepravních tras, tj. rozmístit materiál tak, aby nutná přeprava byla co nejkratší. Omezit rychlost vozidel na staveništi na 20 km/h.
 - i) Nejvíce pojižděné úseky na staveništi zpevnit. Provádět pravidelné čištění zpevněných pojízdných ploch, a to nejméně 1× denně. Čištění staveništních ploch a komunikací provádět zásadně za mokra.
 - j) K zajištění kontrolovatelnosti potřeby realizace protiprašných opatření při suchém anebo větrném počasí průběžně sledovat aktuální údaje minimálně o směru a rychlosti větru, vlhkosti vzduchu a teplotě a také předpovědi vývoje těchto údajů. Údaje ze sledování vývoje výše uvedených parametrů zaznamenávat ve stavebním deníku pro potřebu zpětné kontroly.
 - k) Preferovat napájení elektřinou nebo používání baterií před využíváním generátorů na naftový nebo benzinový pohon.
5. V rámci navazující projektové přípravy na základě ZOV aktualizovat rozptylovou studii pro etapu výstavby a vyhodnotit v ní rozhodující znečišťující látky související s generovanou dopravou, provozem stavebních strojů, mobilních dieselagregátů a s prováděním zemních, případně demoličních prací.
6. V rámci navazující projektové přípravy dle zpřesněného technického řešení stavby a výběru konkrétní varianty aktualizovat rozptylovou studii pro etapu provozu, v rámci které:
- a) Zohlednit aktualizované dopravní prognózy včetně reálného stupně elektromobility a výhod autonomních systémů.
 - b) Zohlednit aktuální údaje o pozadovém znečištění ovzduší (dle pětiletých průměrů prezentovaných pravidelně ČHMÚ).
 - c) Zohlednit aktuálně platné legislativní požadavky (imisní limity).
 - d) Zohlednit aktuální stav přípravy dopravních staveb zahrnutých do jednotlivých posuzovaných scénářů.
 - e) Doložit bilanci skleníkových plynů v souladu s Technickými pokyny Evropské komise k prověřování infrastruktury z hlediska klimatického dopadu pro stávající a výhledový stav na řešeném komunikačním systému.
7. Z hlediska minimalizace vlivů hluku ze stavební činnosti zapracovat do ZOV následující opatření:
- a) Zapracovat technická a organizační opatření ke snížení hluku vyplývající z hlukové studie.
 - b) Respektovat limitní pracovní dobu pro provádění hlučných prací od 07:00 do 21:00 hod., staveništní dopravu neprovozovat v noční době.
 - c) Respektovat, případně zpřesnit umístění mobilních stěn.
 - d) Zpřesnit stanovení maximálního počtu nasazení strojů pilotovacích prací.

- e) Zpřesnit maximální intenzity staveništní dopravy v rámci staveništních komunikací, které budou ověřeny v rámci aktualizované hlukové studie pro etapu výstavby.
8. V rámci navazující projektové přípravy dle ZOV aktualizovat hlukovou studii pro etapu výstavby a vyhodnotit v ní zdroje hlukové zátěže související s generovanou dopravou, provozem stavebních strojů, mobilních dieselagregátů, prováděním zemních a případně demoličních prací a upřesněnými znalostmi o nasazení jednotlivých stavebních mechanismů. Aktualizovaná hluková studie bude dokladovat plnění hygienického limitu pro etapu výstavby.
9. V rámci navazující projektové přípravy dle zpřesněného technického řešení stavby a výběru konkrétní varianty aktualizovat hlukovou studii pro etapu provozu a rozsah všech navrhovaných protihlukových opatření se zohledněním následujících požadavků:
- a) Výchozím podkladem pro aktualizaci bude hluková studie k záměru „D52 Pohořelice - st. hranice ČR/Rakousko + SSUD Pohořelice“ (SUDOP Praha a.s., leden 2024).
 - b) V aktualizované hlukové studii zohlednit aktuální stav přípravy dopravních staveb zahrnutých do jednotlivých posuzovaných dopravních scénářů a aktualizované dopravní prognózy.
 - c) Tam, kde bude na základě aktuálního dopravního modelu zjištěn nárůst hodnot $L_{Aeq,T}$ (ekvivalentní hladiny akustického tlaku A), bude provedeno detailní akustické posouzení těchto lokalit a v případě překročení hygienických limitů budou navržena vhodná kompenzační opatření pro relevantní stavy dopravního řešení.
 - d) Rozsah a závěry aktualizované hlukové studie předložit k projednání a odsouhlasení příslušnému orgánu ochrany veřejného zdraví.
 - e) Protihluková opatření dle závěrů aktualizované hlukové studie zpracovat do navazující projektové dokumentace.
 - f) Protihlukové stěny navrhnout ve vztahu k ochraně ptactva jako neprůhledné nebo průhledné s prvky, které umožní ptákům na stěnu včas reagovat. Vhodným řešením je polep proužky nebo výplň s vypískovanými proužky šíře 25–30 mm v rozteči maximálně 100 mm pro svislé pruhy a v rozteči maximálně 50 mm pro vodorovné pruhy.
 - g) Do navazující projektové dokumentace k mostním konstrukcím zpracovat využití mostních závěrů se sníženou hlučností pro maximální omezení vzniku hluku při přejezdu vozidel přes dilatační spáry a požadavek dodržení co nejvyšší rovinnosti při realizaci vozovky a dilatačních spár v místech, kde budou mostní závěry realizovány, aby docházelo k maximální možné eliminaci akustických emisí.
10. Do navazující projektové dokumentace zpracovat následující opatření pro minimalizaci vlivů vibrací a dopravy v etapě výstavby:
- a) Dopravu materiálu na stavbu a odvoz materiálu ze stavby vést přes zastavěná území maximálně v počtech pohybů stanovených v zásadách organizace výstavby.

- b) Na základě posouzení stávajících objektů v blízkosti stavby a přepravních, příjezdových či objízdných tras vytipovat objekty pro pasportizaci.
 - c) Pasport potenciálně ovlivněných objektů předložit k vyjádření jejich majitelům tak, aby bylo zabráněno budoucím sporům o míře případných poruch způsobených realizací záměru.
11. V rámci navazující projektové dokumentace preferovat přírodě blízké pojetí překládaných vodotečí oproti realizaci tvrdě technického pojetí nových úseků, a to i ve vztahu k zajištění migrační prostupnosti v rámci křížení navazujících úseků vodních toků v budoucím podmostí podle migrační studie (příloha č. 15 dokumentace EIA).
 12. V rámci navazující projektové dokumentace z důvodu prevence nežádoucího ovlivnění kvality vodního zdroje Nová Ves pro úsek 5204 podrobně rozpracovat diferencovaný vodohospodářský systém nakládání se srážkovými vodami cca v km 16,100 – 19,400 zahrnující dešťové usazovací nádrže, retenční nádrže s letním režimem a retenční nádrže se zimním režimem. Dále zpracovat hydrogeologické posouzení s cílem objasnění vzájemné vazby jímacího území Nová Ves a Mlýnského náhonu a posouzení možnosti ovlivnění jímacího území Nová Ves vodohospodářským řešením stavby 5204 zejména prostřednictvím vodohospodářských areálů VHA 4.1, 4.2 a 4.3. V případě zjištění možnosti negativního ovlivnění jímacího území navrhnout adekvátní opatření k eliminaci negativního vlivu.
 13. V rámci navazující projektové dokumentace podrobně navrhnout a rozpracovat pojetí účinných zábran proti rozstříku prostředků pro zimní údržbu komunikace cca v km 16,100-18,000 vlevo z důvodu minimalizace vlivu na ochranné pásmo vodního zdroje Nová Ves.
 14. V rámci navazující projektové dokumentace z důvodu prevence nežádoucího ovlivnění přírodního stanoviště 3150 jako předmětu ochrany EVL Mušovský luh podrobně dopracovat způsob diferencovaného řešení odvodnění pro letní a zimní režim provozu. Tj. pro závěrečnou část úseku 5204 rozpracovat řešení letního režimu s odvodem do bezejmenné vodoteče (VT ID 10440790) a zimního režimu s výtlakem do Mlýnského náhonu a v počáteční části úseku 5205 podrobně rozpracovat navrhovaný odvod srážkových vod do bezejmenné vodoteče v Mušovském luhu pro letní režim a přepojení odvodu srážkových vod na čerpací stanici s výtlakem do horní nádrže VDNM v zimním režimu.
 15. V rámci navazující projektové dokumentace podrobně navrhnout a rozpracovat pojetí účinných zábran po stranách dopravních pásů proti rozstříku prostředků pro zimní údržbu komunikace do okolního prostoru včetně Mušovského luhu, a to v km cca 23,000 až 25,000.
 16. V rámci navazující projektové dokumentace pro úsek 5206 podrobně rozpracovat systém odvodu srážkových vod pro letní a zimní režim z důvodu prevence vzniku nežádoucího chemismu povrchových vod v povodí hraničního toku Včelínku, tedy včetně křížení všech levobřežních přítoků vodního toku Včelínek jihozápadně a jižně od Mikulova.
 17. V rámci navazující projektové dokumentace pro úsek 5206 prověřit možná technická řešení účinných zábran po stranách dopravních pásů proti rozstříku prostředků pro zimní údržbu komunikace do prostoru lokality Slanisko u Mikulova pro km cca 35,700 – 36,300 a pro km

cca 36,500 po konec trasy v povodí Včelínku, včetně návrhu analogických opatření v rámci budoucí MÚK Mikulov – jih. Na základě analýzy a zhodnocení navržených řešení i z hlediska dalších relevantních složek životního prostředí (např. zábor ZPF) zpracovat zvolené technické řešení do navazující projektové dokumentace.

18. V rámci navazující projektové přípravy podrobně posoudit dopad umístění MÚK Ivaň na odtokové poměry při povodni, totéž provést pro úseky komunikací s mostními objekty v úseku 5205, které procházejí stanoveným záplavovým územím. V případě zjištění významného ovlivnění odtokových poměrů při povodni upravit technické řešení MÚK Ivaň, resp. i úseků s mostními objekty procházejících stanoveným záplavovým územím a promítnout jej do navazující projektové dokumentace.
19. V rámci navazující projektové přípravy minimalizovat nároky na dočasné a trvalé zábory zemědělského půdního fondu (dále také „ZPF“) tak, aby byla zajištěna nejvyšší možná míra ochrany ZPF. Zařízení stavenišť prioritně umísťovat na brownfieldy, případně méně kvalitní zemědělsky využívané půdy, v této souvislosti co nejvíce využívat stopu trvalých záborů s cílem maximální eliminace dočasných záborů.
20. V rámci navazující projektové přípravy minimalizovat nároky na dočasné a trvalé zábory pozemků určených k plnění funkcí lesa (dále také „PUPFL“), konkretizovat v tomto smyslu příslušné části projektové dokumentace z důvodu upřesnění rozsahu záborů lesních pozemků a porostů.
21. V souvislosti s předpokládaným odlesněním v porostech, kde jde o průnik pásovými či liniovými porosty dřevin evidovanými jako PUPFL ve volné krajině (zejména větrolamy křížené úsekem 5206 po MÚK se silnicí II/414, pás listnatého porostu severně od Šibeničního vrchu kolem km 38,400 uvnitř CHKO Pálava), rozpracovat do ZOV zásady ochrany hodnotných jedinců dřevin při okraji záboru analogicky jako u porostů mimolesních.
22. Součástí navazující projektové dokumentace v počáteční fázi úseku 5205 včetně přeložek komunikací při západním okraji EVL Mušovský luh bude rovněž návrh postupu pro řešení odvodnění a přístupových komunikací na stavenišť v blízkosti EVL s tím, že manipulační pásy pro výstavbu dálničního tělesa budou přednostně navrženy podél západní strany stavby dálnice (obě varianty úseku 5205). V případě realizace varianty B budou manipulační plochy a pásy pro výstavbu přeložky silnice I/52 navrženy prioritně v trase budoucího půdorysu přeložky I/52, případně v minimálním odůvodněném rozsahu západně od přeložky silnice I/52.
23. V lokalitě sesuvného území Anenský vrch pro úsek km 33,930 – 34,200 připravit zajištění hydrogeologického monitoringu v rámci představebního monitoringu, např. formou doplnění vybudovaného monitorovacího systému o inklinometrický vrt cca v km 34,100 (podle terénních podmínek), hloubky minimálně 20,0 m, umístěný mezi zářezy obou komunikací.
24. V rámci navazující projektové dokumentace navrhnout způsob technického řešení stabilizace východního svahu zářezu a založení navrhovaného ekoduktu s ohledem na identifikované sesuvné území při západním úbočí Anenského vrchu. V této souvislosti konkrétně rozpracovat

zásady a podmínky předběžně navrhované autory provedeného geotechnického průzkumu (GEOTEST, 2021).

25. V prostoru budoucího zářezu severně od Šibeničního vrchu prověřit geologické poměry geotechnickým průzkumem pro založení zářezu a založení blízkého ekoduktu a případně navrhnout opatření k prevenci nežádoucích geodynamických jevů.
26. V rámci navazující projektové přípravy aktualizovat dendrologický průzkum s cílem stanovit maximálně přípustný odůvodněný rozsah kácení dřevin pro stavbu záměru a s cílem podrobněji upřesnit (s využitím přílohy č. 11 dokumentace EIA) evidenci všech stromů a keřů reálně určených ke kácení (druh, množství, obvody kmenů ve výšce 130 cm nad zemí a zapojené porosty dřevin s plochou nad 40 m²). Aktualizovaný dendrologický průzkum bude zároveň identifikovat mimořádně hodnotné dřeviny ve zkoumaném území a obsahovat aktualizovanou evidenci prvků dřevin zachovávaných, jakož i označení prvků dřevin s dutinami s potenciálním výskytem netopýrů, které je navrhováno řešit odchylným způsobem z hlediska období ke kácení. V rámci tohoto průzkumu prověřit rovněž výskyt perspektivních mladých stromů ve stromořadích či skupinách vhodných k přesazení. Rozsah kácených dřevin projednat s příslušnými orgány ochrany přírody.
27. Z důvodu ochrany okraje EVL Mušovský luh připravit samostatnou část ZOV pro koridor výstavby D52 v úseku 5205 s tím, že tato část ZOV bude zahrnovat aktuální prověření výskytu přírodních stanovišť v území při hranici s EVL dotčeném výstavbou včetně manipulačních ploch. Dále bude respektovat požadavek zajištění maximálně možné ochrany dokladovaných ploch výskytů prioritního přírodního stanoviště 91E0* při hranici a v prostoru navazujícím na hranici EVL (přemostění terénní deprese mostem u biocentra Horní Mušovský luh v km 24,200; *pozn. pro variantu A* – levá strana počátku násypu po severní břeh horní nádrže VDNM, *pozn. pro variantu B* – koridor estakády a přeložky silnice I/52).
28. Nejpozději v posledním vegetačním období před zahájením přípravy území aktualizovat biologický průzkum v celém úseku západního okraje EVL Mušovský luh s cílem detailně ověřit polohu přírodních biotopů a biotopů výskytu předmětů ochrany EVL. Výstupy průzkumu promítnout do podrobnější mapové dokumentace ZOV stavby s cílem vyloučit přímý zásah do prioritního přírodního stanoviště 91E0* (biotopu L2.4 Měkké luhy nížinných řek) na území EVL a minimalizovat přímý zásah a stavební práce na území EVL.
29. Do navazující projektové dokumentace úseku 5206 podrobně rozpracovat všechny aspekty přípravy výstavby estakády přes lokalitu Slanisko u Mikulova, jak vyplynuly z technologického plánu iniciačního managementu pro lokalitu Slanisko u Mikulova s dodatečnými upřesňujícími návrhy pro úpravu managementu dle výstupů zpráv společnosti Integra Consulting s.r.o., (Bogdan V. a kol., 01/2021 a Bogdan V. a kol., 02/2023) s tím, že detailní postupy budou projednány s orgány ochrany přírody a důsledně zapracovány do ZOV (i pro účely ekologického dozoru).
30. V rámci navazující projektové dokumentace prověřit a zajistit, aby nakládání s dešťovými vodami kolem MÚK Mikulov – sever bylo technicky vyřešeno s odvedením srážkových vod

(po jejich vyčištění v dešťové usazovací nádrži) do povodí Dunajovického potoka, tedy mimo polohu lokality Slanisko u Mikulova.

31. Nejpozději v rámci ZOV připravit a rozpracovat systém preventivních opatření k minimalizaci vzniku nežádoucího zákalu v dálnici křížených vodotečích (případně ve spojení s jejich místní přeložkou).
32. Pro zmenšení zásahu do tůně, resp. mokřadu v blízkosti Mlýnského náhonu v okolí km 19,350 vlevo prověřit možnost náhrady náspu dálnice využitím opěrné zdi. V případě pozitivního výsledku zahrnout opěrnou zeď do technického řešení záměru.
33. V rámci navazující projektové dokumentace pro úsek 5205 (křížení s VD Nové Mlýny) podrobně rozpracovat oboustranné ochranné bariéry proti střetu s letícími ptáky výšky 4 m nad niveletou komunikace (v úseku km cca 24,800 až 27,600). V této souvislosti využít i nových poznatků a způsobů ochrany ptáků ve smyslu Standardu AOPK ČR E02 007. V rámci řešení navrhnout jejich využití rovněž i jako bariéry, které budou snižovat rušení živočichů světly projíždějících automobilů.
34. V rámci navazující projektové dokumentace podrobně ve vytipovaných lokalitách úseku 5206 (kontakt a následně i průchod ptačí oblastí Pálava) rozpracovat charakter ochranných bariér o výšce 4 m nad niveletou komunikace proti střetům se zástupci letounů a ptáků s provozem na dálniční komunikaci; a to v úsecích v km 29,710-29,750 oboustranně, 30,850-30,915 oboustranně, 32,350-32,440 oboustranně, 33,345-33,440 vlevo, 33,310-33,355 vpravo, 34,475-34,525 vlevo, 34,480-34,530 vpravo, 37,030-37,075 vlevo, 37,035-37,080 vpravo a 37,620-37,755 vpravo. Dále navrhnout a rozpracovat oboustranné bariéry v km cca 28,2-28,3. Charakter ochranných bariér proti kolizím netopýrů a ptáků rozpracovat rovněž pro mostní objekty SO 201 a SO 202 pro úsek 5204 (pevné bariéry z neprůhledného materiálu) s přesahem bariér minimálně 10 m. V případě mostních objektů SO 762 a opěrné zdi SO 250 úseku 5204 lze využít pouze ochrannou síť. V této souvislosti využít i nových poznatků a způsobů ochrany ptáků ve smyslu Standardu AOPK ČR E02 007.
35. Do ZOV stavby rozpracovat zásadu omezení hlučných stavebních prací (zejména spojených s vibracemi – provádění pilot a štětovnicových stěn apod.) v jižní polovině úseku 5205 v hnízdním období předmětu ochrany PO Střední nádrž vodního díla Nové Mlýny rybáka obecného (květen–červenec).
36. Nejpozději v posledním vegetačním období před zahájením přípravy území doplnit chiropterologický průzkum z hlediska potenciálního výskytu netopýrů v porostech pravděpodobně dotčených kácením, ve kterých dendrologický průzkum dokladoval starší vzrostlé jedince stromů (s možnou přítomností dutin).
37. V rámci projektové dokumentace navrhnout a rozpracovat formy a způsoby technického řešení prevence vniku nelétavých živočichů/obratlovců do dopravního koridoru dálnice, včetně návrhu naváděcích a odváděcích prvků k zajištění prevence vniku těchto živočichů na dálnici.

38. V rámci navazující projektové dokumentace zpracovat detailní migrační studii, která:
- a) Bude vycházet ze zpracované migrační studie, tj. přílohy č. 15 dokumentace EIA.
 - b) Posoudí migrační potenciál navrženého technického řešení stavby z hlediska již navržených opatření v rámci procesu posuzování vlivů na životní prostředí s tím, že:
 - a. podrobněji rozpracuje detailní řešení jednotlivých migračních objektů, navrhovaných dokumentací EIA a její přílohou č. 15,
 - b. rámové propustky v km 29,752 a 35,000 navrhne obdobně jako v případě rámového propustku v km 18,300 s přirozeným povrchem (hlína, písek),
 - c. prověří náhradu dvou trubních propustků DN 800 navazujících na propustek v km 33,729 rámovým propustem s výhodnějšími migračními parametry, v případě pozitivního výsledku zahrne rámový propustek do technického řešení záměru,
 - d. upřesní parametry migračních objektů podle specifických podmínek č. 51 a 52 pro variantu A – násyp úseku 5205,
 - e. upřesní parametry migračních objektů podle specifické podmínky č. 53 pro variantu B – estakáda úseku 5205.
 - c) Rozpracuje návrh trvalých bariér s tím, že jejich lokalizace a rozsah budou upřesněny dle výsledků odchytu živočichů z dočasných bariér použitých při samotné výstavbě nebo transferů v souvislosti s výstavbou.
 - d) Bude navrhovat a realizovat oplocení dle výstupů studie s tím, že oplocení bude navrhováno tak, aby maximálně umožnilo využít vnější ozeleněný svah jako útočiště drobných živočichů.
39. V rámci navazující projektové dokumentace v prostoru kolem km cca 31,250 důsledně prověřit reálnost zajištění odpovídajícího silničního komunikačního propojení obcí Perná a Dolní Dunajovice pod koridorem budoucí dálnice D52. V případě pozitivního výsledku zpracovat charakter a parametry takového stavebního objektu do technického řešení záměru.
40. V rámci venkovního osvětlení areálu SSUD navrhnout a realizovat následující opatření:
- a) Výšky stožárů osvětlení na osvětlených plochách přizpůsobit okolnímu terénu a vegetaci tak, aby byl co nejvíce minimalizován jejich přesah nad terén a vegetaci.
 - b) Navrhovat svítidla osvětlující pouze dolní poloprostor (ULR = 0 %). Konstrukce osvětlení musí vyloučit světelné emise do boku a vzhůru.
 - c) Světlo navrhnout teple bílé, s výrazně omezenou modrou složkou. Světelné zdroje by neměly vyzařovat více než 10 % energie ve vlnových délkách menších než 500 nm, náhradní teplota chromatičnosti menší nebo rovna 2700 K.
 - d) Parametry osvětlení (intenzita, rovnoměrnost) navrhnout v souladu s technickými normami. Průměrná udržovaná úroveň nebude překračovat minimální hodnoty stanovené příslušnou normou o více než 30 %.

- e) Využívat možnosti regulace osvětlení (snížení intenzity) s důrazem na klidový režim během klidné části noci.
41. Hlavní trasa dálnice ani související nižší silniční síť nebudou řešeny jako osvětlené, a to ani v okolí mimoúrovňových křižovatek (vyjma plochy pro Policii ČR u hraničního přechodu, která bude osvětlena ve výjimečných případech, nikoliv trvale, a vyjma SO 441 Veřejné osvětlení chodníku v křižovatce Proklatá – u tohoto SO navrhnout možnost regulace osvětlení (snížení intenzity) dle dopravní situace s důrazem na klidový režim během klidné části noci a respektovat další parametry osvětlení uvedené v podmínce č. 40.). Ve fázi výstavby minimalizovat osvětlené plochy, u ploch stavenišť, u nichž je osvětlení nezbytné, rovněž respektovat parametry osvětlení uvedené v podmínce č. 40.
42. V navazující projektové dokumentaci navrhnout takové stavební postupy, technologie a provedení takových opatření, které na minimum omezí rizika a negativní vlivy na vodní prostředí VDNM. Do souboru prací bude zejména třeba zahrnout odstranění sedimentu z ploch dna dotčených stavebními činnostmi a opatření proti vzniku zákalu při zakládání a zemních pracích.
43. Zajistit kvalitativní rozbor sedimentu těženého z horní nádrže VDNM v souvislosti se zakládáním (násypu, resp. mostních podpěr estakády či mostu) pro posouzení případné kontaminace. V případě překročení limitních koncentrací kontaminantů nakládat se sedimenty jako s odpadem.
44. Z hlediska minimalizace vlivů na povrchové a podzemní vody zapracovat do ZOV následující opatření:
- a) Plán monitoringu dotčených povrchových vodotečí pro fázi výstavby zpracovat minimálně v rozsahu dle ČSN 757221 Kvalita vod – Klasifikace kvality povrchových vod a výsledkům monitoringu neprodleně uzpůsobit rozsah přijatých opatření.
 - b) Smluvně zajistit seznámení pracovníků stavby s havarijním plánem stavby a s opatřeními, která bude nezbytné v etapě výstavby dodržovat.
 - c) Zařízení staveniště vybavit prostředky pro odstranění případné havárie.
 - d) V souladu s projektem monitoringu dotčených povrchových vodotečí zajistit před zahájením výstavby odebrání vzorků projektem monitoringu stanovených vodotečí.
 - e) Vyloučit umístění deponií, zařízení stavenišť (včetně stavebního materiálu) a parkování stavební a dopravní techniky (včetně doplňování stavební techniky provozními náplněmi a tankování pohonnými hmotami) v aktivní zóně záplavového území a v rozlivné oblasti povodňových průtoků, s výjimkou provizorních překladišť.
 - f) Zařízení staveniště umístěná v lokalitách citlivých z hlediska ochrany vod – tedy v blízkosti vodních toků, záplavových území, vodních ploch – vybavit vodotěsným skladovým kontejnerem se záchytnou vanou určeným pro skladování látek škodlivých vodám.

- g) V celém rozsahu staveniště realizovat účinná opatření k zamezení splachů zeminy do okolí staveniště (např. realizací dočasných zemních hrázek či zemních jámek apod.).
- h) Staveniště chránit před odtokem z přilehlého okolí systémem příkopů a rigolů. Zajistit pravidelné kontroly staveniště.
- i) Během provádění stavebních prací zajistit stavbu a staveniště tak, aby nedošlo ke znečištění podzemních a povrchových vod (např. správným nakládáním se vznikajícími odpady apod.).
- j) Zajistit přijetí preventivních opatření pro zamezení úniku závadných látek, a to zejména s ohledem na zvýšenou zranitelnost kolektoru podzemní vody zmenšením mocnosti nadložní nesaturované ochranné vrstvy horninového prostředí zemními pracemi, jakož i s ohledem na stavební činnosti pod úrovní hladiny podzemní vody.
- k) Strojní a stavební mechanismy zajistit proti úkapům. Zajistit pravidelné kontroly stavebních mechanismů a jejich technického stavu.
- l) Zabezpečit zpevněné plochy pro odstavení stavebních strojů a dopravních prostředků proti úniku znečišťujících látek ochrannými příkopy, které budou svedeny do sedimentačních jámek a čistících stanic.
- m) Na staveništích neprovádět údržbu mechanismů s výjimkou běžné denní údržby.
- n) Provádět doplňování pohonných hmot a ostatních provozních kapalin ropného původu do stavebních mechanismů z mobilních cisteren v provozním území stavby za stálého dozoru osádek obou vozidel. Doplňování pohonných hmot a provozních kapalin do drobné mechanizace provádět na zpevněném povrchu nebo za použití úkapových nádob a sorbentů.
- o) Při odstavení mechanismů mimo vyhrazené plochy v případě závady či nehody provést prohlídku jejich stavu a okamžité podložení pohonných a hydraulických jednotek záchytnými vanami schopnými pojmout celý zásobní objem provozních nádrží.

I.II Podmínky pro fázi přípravy záměru (specifická opatření pro variantu A – násyp)

- 45. V navazující projektové dokumentaci doložit podrobné výpočty stability a přetvoření založené na zjištění skutečných základových poměrů v konkrétních místech souběhu hráze a násypu. V případě, že by hráz měla být postižena zaznamenaným sedáním, provést opatření pro zvýšení úrovně těsnicí zóny hráze.
- 46. V případě dopracování projektové dokumentace kompenzačního opatření za ztrátu retenčního a zásobního objemu horní nádrže VDNM v podvariantě 2 v prostoru vzduť horní nádrže VDNM nad silnicí Pasohlávky – Brod nad Dyjí nejpozději v posledním vegetačním období před zahájením přípravy území aktualizovat hydrobiologický průzkum příbřežního pásu zátopy podél obou břehů s cílem detailně ověřit polohu výskytů zvláště chráněných druhů vodních mlžů (velevrub malířský, škeble rybníčná). V této souvislosti připravit rozsah případných transferů a dalších ochranných opatření do dokumentace stavby tohoto opatření.

47. V případě dopracování projektové dokumentace kompenzačního opatření za ztrátu retenčního a zásobního objemu horní nádrže VDNM v podvariantě 2 v prostoru vzduší horní nádrže VDNM nad silnicí Pasohlávky – Brod nad Dyjí, resp. v případě realizace podvarianty 3 v nivě Dyje mezi Drnholcem a Jevišovkou zajistit kvalitativní rozbor těženého sedimentu pro posouzení případné kontaminace. V případě překročení limitních koncentrací kontaminantů nakládat se sedimenty jako s odpadem.
48. V případě dopracování projektové dokumentace kompenzačního opatření za ztrátu retenčního a zásobního objemu horní nádrže VDNM v podvariantě 3 v nivě Dyje mezi Drnholcem a Jevišovkou nejpozději v posledním vegetačním období před zahájením přípravy území aktualizovat biologický průzkum v dotčené části nivy Dyje v mezihrází s cílem detailně ověřit polohu přírodních biotopů a výskytů zvláště chráněných druhů rostlin (česnek hranatý, případně hrachor bahenní a topolovka bělavá) a výskytů zvláště chráněných druhů živočichů. V této souvislosti stanovit rozsah transferů a dalších ochranných opatření a zapracovat je do projektové dokumentace.
49. V případě dopracování projektové dokumentace kompenzačního opatření za ztrátu retenčního a zásobního objemu horní nádrže VDNM v podvariantě 3 v nivě Dyje mezi Drnholcem a Jevišovkou promítnout maximální ochranu zbytků měkkého luhu v mezihrází a starších jedinců topolů v tomto prostoru z důvodu podpory místní populace lesáka rumělkového jako předmětu ochrany EVL Drnholecký luh. Dále rozpracovat návrh kompenzačních opatření uvedených ve studii Návrh kompenzačních opatření VDNM – těžba a management sedimentu (HG partner, 2023) (str. 478-480 dokumentace EIA). Navržená opatření odsouhlasit s provozovatelem vodní nádrže s cílem jejich převzetí do provozního řádu lokality.
50. Nejpozději v rámci ZOV stavby připravit a rozpracovat systém preventivních opatření k minimalizaci vzniku nežádoucího zákalu horní nádrže VDNM v souvislosti s případnou realizací podvarianty 2 kompenzačních opatření za ztrátu zásobního a retenčního prostoru horní nádrže VDNM, resp. v případě realizace podvarianty 3 připravit a rozpracovat stejný systém preventivních opatření k minimalizaci vzniku nežádoucího zákalu toku Dyje.
51. V rámci navazující projektové přípravy prověřit a navrhnout možnost jakéhokoli zkapacitnění migračních objektů charakteru propustků v km 24,789, 25,092 a 27,275 oproti minimálním parametrům deklarovaným naturovým hodnocením a dále navrhnout zkapacitnění stávajícího propustku pod I/52 u km 27,275 souběžného tělesa dálnice. V případě pozitivního výsledku zapracovat zkapacitnění migračních objektů do projektové dokumentace. Zajistit realizaci zkapacitnění stávajícího propustku pod I/52 u km 27,275 v předstihu, před zahájením realizace stavby 5204, 5205 či 5206. Most u přelivného objektu navrhnout v délce umožňující volný průchod do stávajících vydrochodů v km 26,055 a 26,303, včetně návrhu řešení naváděcích prvků do těchto migračních objektů na návodní straně hráze.
52. V rámci navazující projektové přípravy navrhnout a rozpracovat realizaci podchodů pro vydrů říční a další semiakvatické druhy živočichů pod stávající silnicí I/52, resp. pod přeložkou stávající silnice I/52 u km 24,789 a 25,092 v návaznosti na navrhované řešení odpovídajících migračních objektů navrhovaných v této kilometrži pro dálniční těleso D52 na náspu. Zajistit

realizaci podchodu pro vydru říční a další semiakvatické druhy živočichů pod stávající silnicí I/52 u km 25,092 v předstihu, před zahájením realizace stavby 5204, 5205 či 5206.

I.III Podmínky pro fázi přípravy záměru (specifická opatření pro variantu B – estakáda)

53. V rámci navazující projektové přípravy navrhnout a rozpracovat realizaci podchodu pro vydru říční a další semiakvatické druhy živočichů pod stávající silnicí I/52 kolem km 24,8 a 25,09 staničení v návaznosti na předpokládanou migrační prostupnost 1. mostního pole estakády od severu podél severního břehu horní nádrže VDNM. Zajistit realizaci podchodu pro vydru říční a další semiakvatické druhy živočichů pod stávající silnicí I/52 kolem km 25,09 v předstihu, před zahájením realizace stavby 5204, 5205 či 5206.
54. V rámci navazující projektové přípravy vyhodnotit reálné možnosti technických opatření zajišťujících důslednou bezpečnost pro lodní dopravu (kontext možného omezení lodní plavby k přístavišti ATC Merkur) a pro provozování rekreačních sportů na hladině horní nádrže VDNM s využitím větru z důvodu budoucí polohy a charakteru konstrukce estakády. V případě dosažení konsensu tato technická opatření promítnout do projektové dokumentace.

II. Podmínky pro fázi realizace záměru včetně přípravy území

II.I Podmínky pro fázi realizace záměru včetně přípravy území (společné pro obě varianty)

55. Důsledně zajistit, že při realizaci mostních objektů bude minimalizován pohyb stavební techniky v korytě toků. Stavební technika musí být v perfektním technickém stavu, nepoužívaná technika bude podložena záchytnými vanami. Doplnění provozních kapalin nebude prováděno v blízkosti vodních toků.
56. Důsledně zajistit, že na lesních pozemcích nebudou navrhována zařízení stavenišť a nebude na nich ukládána jakákoli deponie skryvaných zemin či jiných materiálů a nebude zasahováno do lesních porostů mimo jednoznačně odůvodněný minimální rozsah odlesnění.
57. Pro etapu přípravy území a celou dobu výstavby záměru zajistit biologický (ekologický) dozor stavby odborně způsobilou osobou (týmem odborně způsobilých osob) s vysokoškolským vzděláním (přírodovědného, zemědělského nebo lesnického směru). Tento dozor bude po celou dobu výstavby zajišťovat zájmy ochrany přírody dle zákona č. 114/1992 Sb., v platném znění. Subjekt biologického (ekologického) dozoru, nezávislý na dodavateli stavby, bude oprávněn:
- a) Stanovovat vhodné termíny pro minimalizaci negativních vlivů záměru na životní prostředí (upřesnění termínů terénních prací, kácení dřevin, záchranných transferů) apod.
 - b) Dohlížet na provádění prací a realizaci staveb, které mohou mít v dotčeném území vliv na jednotlivé složky přírodního prostředí (včetně území EVL/PO v kontaktu/územním průmětu/koridoru výstavby), včetně realizace migračních bariér, ověřování migrace obojživelníků, spoluúčasti na monitoringu bioty, kontroly dodržování opatření pro předcházení kontaminace vod a půd a dalších opatření stanovených podmínkami tohoto závazného stanoviska (i ve vztahu k lokalitám soustavy Natura 2000).

- c) Vzhledem k přítomnosti přírodních biotopů, resp. přírodních stanovišť (včetně prioritního lesního přírodního stanoviště 91E0* podél západní hranice EVL Mušovský luh) a biotopů některých předmětů ochrany (druhů živočichů) v EVL Mušovský luh při hraničním prostoru podél západní hranice EVL v počátečním úseku 5205 zajistit, aby příprava území a stavební práce důsledně respektovaly polohu prioritního přírodního stanoviště 91E0* (biotopu L2.4 Měkké luhy nížinných řek) jakožto předmětu ochrany EVL a hranice doloženého výskytu tohoto předmětu ochrany EVL v rámci EVL nebyla překračována (nejlépe zaměřením a vytyčením). V této souvislosti zajistit, aby byly vyloučeny jakékoli manipulační plochy a pásy na vlastním území EVL (preferenčně maximálního využití v půdorysu budoucí přeložky a uplatnění odůvodněného minimálního manipulačního pásu v území podél západní strany budoucí komunikace).
- d) Vzhledem k přítomnosti biotopů některých předmětů ochrany PO Pálava (zejména v počátečním úseku 5206 v souběhu se stávající silnicí I/52 podél západní hranice PO Pálava, včetně manipulačních pásů pro výstavbu MÚK Perná, MÚ křížení Bavy a ekoduktů kolem km 34,000) a při průchodu JZ částí PO Pálava s mimolesními porosty dřevin zajistit, aby příprava území a stavební práce probíhaly jen v minimálním jednoznačně odůvodněném koridoru (v terénu zajištěném nejlépe zaměřením a vytyčením).
- e) V případě, že by hrozilo nadměrné znečištění prachem při stavebních pracích, zajistí osoba provádějící biologický dozor prostřednictvím dodavatele realizaci opatření zamezujících vzniku nadměrné prašnosti a potenciálnímu znečišťování ploch při hranicích koridoru výstavby (včetně území EVL/PO).
58. V posledním vegetačním období před zahájením stavby úseku 5205 realizovat záchranné transfery populací sněženky podsněžníku, které jsou ve střetu se stavbou. Vhodnými lokalitami jsou stavbou nezasažené části Mušovského luhu.
59. Nejpozději v posledním vegetačním období před zahájením stavby úseku 5206 realizovat záchranný transfer populace solenky Valerandovy a ostřice žitné a dalších botanicky významných druhů rostlin z území v budoucím profilu výstavby dálnice přes Slanisko u Mikulova. Vhodnými lokalitami jsou stavbou nezasažené části slaniska ve smyslu návrhu managementu této lokality (Ekopontis s r.o., 2018).
60. Důsledně zajistit, že zemina z míst s výskytem invazních druhů rostlin, zejména křídlatek nesmí být používána v rámci stavby a musí být odvezena na skládku odpadů (nikoli deponii zemin pro navazující rekultivace). V této souvislosti během stavebních prací dále zajistit prevenci dalšího šíření a zavlékání invazních druhů. V případě vzniku nových ložisek výskytu invazních druhů rostlin je nutné tyto druhy okamžitě likvidovat, zejména křídlatky.
61. Ponechat části kmenů kácených v souvislosti se záměrem (duby, topoly, vrby) v navazujících porostech či větrolamech, a to na lokalitách 3, 5 a 8 botanického průzkumu (dle přílohy č. 4 dokumentace) a na pozemku parc. č. 1876 v k. ú. Perná (LBC). Z ponechaných kmenů vytvořit tzv. broukoviště.

62. Při odstraňování stromů v úseku v okolí EVL Mušovský luh budou kmeny starších jedinců původních druhů s výskytem dutin, trouchnivějících míst či napadané dřevokaznými škůdci ponechány na lokalitě mimo koridor výstavby.
63. Materiál získaný při odstraňování svrchní vrstvy půdy (zemina, bylinná vegetace, pařezy, mrtvé dřevo) v úseku podél hranic EVL Mušovský luh zůstane do konce dubna na lokalitě, poté může být odvezen.
64. Před výstavbou a během výstavby realizovat následující opatření pro ochranu a migraci obojživelníků:
- a) Ještě před zahájením výstavby vytvořit náhradní mokřad na pozemku parc. č. 3106 v k. ú. Nová Ves u Pohořelic (formou realizace SO 807).
 - b) Ještě před zahájením výstavby vytvořit náhradní mokřad na pozemku parc. č. 1876 v k. ú. Perná (např. formou vybudování sníženin se zaústěním narušeného melioračního potrubí).
 - c) Na začátku a konci propustků neumísťovat jímky a nerealizovat zde překážky vyšší než 10 cm.
 - d) Během stavby v úsecích s vyšším zastoupením obojživelníků důsledně realizovat dočasné zábrany proti vnikání obojživelníků na stavbu (do manipulačního pásu výstavby dálnice), zejména pro lokality 1 až 3 a 5 průzkumu obojživelníků dle přílohy č. 4 dokumentace EIA. V rámci realizace dodržet zásady vyplývající ze standardů AOPK ČR (SPPK E 02 001, SPPK E 02 002). Během stavby realizovat dočasné bariéry proti vnikání obojživelníků na stavbu v místech křížení s vodními toky a větrolamy.
 - e) Odstranění vegetačního krytu na lokalitách s výskytem obojživelníků (lokality 1 až 3 a 5 provedeného průzkumu obojživelníků dle přílohy č. 4 dokumentace) provádět v období září a října.
 - f) Zimní retenční nádrže zabezpečit proti vnikání obojživelníků. V této souvislosti zajistit, že retenční nádrže a další vodohospodářské objekty budou mít vždy jednu stěnu maximálního sklonu 1:2 pro umožnění průchodu drobných živočichů.
 - g) Vypouštění rybníku Čahoun načasovat do termínu běžného pro výlov (rybník nesmí být vypouštěn v období od poloviny března do konce července).
 - h) Pod mostními objekty přes vodní toky ponechat suché bermy umožňující přechod po souši. Části berem by měly zůstat nezpevněné, resp. lze využít zadláždění s vyčnívajícími kameny, které bude kompletně překryto vrstvou hlinitého jílu o mocnosti 5-10 cm. Podmostí nesmí být vydlážděno či zasypáno šterkem.
 - i) V prostoru mezi opevněným korytem a opevněným svahem u pilířů mostů přes Pernský odpad (SO 202 a SO 240), přes Bavorský potok (SO 204, SO 241 a SO 243) a přes Bavorský odpad (SO 205, SO 242 a SO 244) ponechat přirozený povrch. V případě nutnosti opevnění lze využít zadláždění s vyčnívajícími kameny, které bude kompletně

překryto vrstvou hlinitého jílu o mocnosti 5-10 cm. Podmostí nesmí být zasypáno štěrkem.

- j) Během výstavby udržovat stav staveniště v takovém stavu, aby se zamezilo vzniku kaluží a jiných vodních ploch, které představují atraktivní sekundární biotopy pro obojživelníky.
65. Důsledně realizovat instalaci trvalých zábran proti vniku nelétavých živočichů/obratlovců do dopravního koridoru dálnice, včetně realizace naváděcích a odváděcích prvků k zajištění prevence vniku těchto živočichů na dálnici s dodržением všech parametrů vyplývajících ze standardů AOPK ČR (SPPK E 02 001, SPPK E 02 002).
66. V rámci konečných vegetačních úprav uplatnit na svazích náspů dálničního tělesa především v úseku 5206 podporu xerofytních biotopů s tím, že pomístně lze vytvářet i prvky pro podporu výskytu plazů (úkrytové možnosti, hromady kamení apod.)
67. Kácení dřevin a odstranění vegetačního krytu realizovat v období od začátku listopadu do konce března běžného roku s výjimkou zásahu do porostů s ověřenými nebo potenciálními výskytů netopýrů.
68. Důsledně minimalizovat rozsah odůvodněného kácení dřevin (případně odlesnění) především ve všech úsecích podél západní hranice EVL Mušovský luh, podél západní hranice PO Pálava a při průniku dálnice JZ výběžkem PO Pálava.
69. Kácení dřevin s potenciálním či doloženým výskytem netopýrů řešit mimo jejich období rozmnožování a hibernace. Vhodné období pro kácení je od 15. září do 15. listopadu. Kácení těchto dřevin bude provedeno s ohledem na jejich možnou přítomnost při respektování následujících zásad:
- a) Přibližně deset dní před kácením zajistit monitoring aktuálního obsazení stromů (dle dendrologického průzkumu). Na každý den kácení zajistit přítomnost osoby (biologický dozor), která bude kompetentní se postarat o případné nalezené netopýry ve stromech a po pokácení každého stromu jí bude umožněna jejich kontrola. Osoba musí mít zkušenosti s manipulací s letouny.
- b) Kácení směřovat do uvedených měsíců, pokusit se o naplánování do teplejších dnů. Při kácení je třeba dodržet následující postup: nejprve ořezat větve a poté celý kmen pokládat na zem. Tento postup je vhodný zejména v případě stromů, u kterých byla chiropterologickým průzkumem pro účely hodnocení dle § 67 ZOPK v příloze č. 4 dokumentace EIA doložena přítomnost kolonie. Takto bude zabráněno zranění netopýrů v případě jejich přítomnosti ve stromě. Lze předpokládat, že netopýři budou tyto stromy využívat i v jiných částech roku.
- c) Pokud se jedná o stromy, kde netopýři budou zjištěni během monitoringu před kácením, je vhodné na vletové otvory instalovat jednocestné uzávěry, a to nejméně týden před termínem kácení. Tímto postupem bude netopýřům umožněno opustit úkryt, ale díky uzávěře se tam již nebudou moci vrátit.

70. Důsledně v rámci realizace zajistit, že stavební práce v úseku 5205 (přechod VDNM) budou probíhat v denní době od 6:00 do 18:00.
71. Důsledně pro jižní polovinu úseku 5205 pro obě varianty přechodu horní nádrže VDNM zajistit omezení, resp. vyloučení hlučných stavebních prací (zejména spojených s vibracemi – provádění pilot a štětovnicových stěn apod.) v hnízdním období předmětu ochrany PO Střední nádrž vodního díla Nové Mlýny rybáka obecného (květen–červenec).
72. Plochy zařízení stavenišť situované v blízkosti PO Střední nádrž vodního díla Nové Mlýny odclonit od vodní plochy mobilními protihlukovými zábranami.
73. Minimalizovat osvětlení ploch zařízení stavenišť v okolí PO Střední nádrž vodního díla Nové Mlýny s tím, že budou důsledně využívána svítidla s důsledným usměrněním světelného toku (preferenční svícení dolů, omezit rozptýl světla do okolí a zejména od vodní hladiny, výběr vhodného spektra).
74. Realizaci opatření k ochraně ptáků provádět pod odborným dohledem ornitologa.
75. V rámci náhradních výsadeb využívat k osazování stanoviště vhodných, místních druhů stromů a keřů (duby, topoly, jasany, ořešáky královské, hlohy, ptačí zob obecný, dřín obecný, růže) s tím, že pro úsek 5206 budou objekty výsadeb SO 801 a SO 806 přizpůsobeny požadavkům AOPK ČR.
76. Z důvodu posílení návaznosti uplatnit na pozemku parc. č. 1879 v k.ú. Perná navazujícím na ekodukt směrem k Anenskému vrchu výsadbu naváděcího prvku dřevin. S ohledem na předměty ochrany PP Anenský vrch bude vhodná výsadba ovocných dřevin (např. třešní) ve dvou řadách na JZ orientované ploše pozemku, která je v současnosti bez vegetace. Výsadba pásu dřevin, např. lísky či stanovištěně vhodných vyšších keřů bude vhodná také na samotném tělese ekoduktu.
77. Z důvodu posílení návaznosti LBK 13 do polohy ekoduktu v km 38,400 realizovat výsadbu naváděcích prvků dřevin v druhové skladbě odpovídající stávajícímu LBK 13 s dosadbou keřových porostů odpovídající přírodním biotopům K3 a K4. Výsadba stanovištěně vhodných vyšších keřů bude vhodná také na samotném tělese ekoduktu.
78. Pro vegetační úpravy dálničních svahů využít vhodné osivo. Vzhledem k umístění v termofytiku, panonské biogeografické oblasti, na hranicích CHKO Pálava a v blízkosti maloplošných zvláště chráněných území lze využít základní osevní směs doplněnou o rozšiřující směs Panonské termofytikum, která zvyšuje zastoupení dvouděložných, kvetoucích rostlin.
79. V km 33,7 ponechat volný prostor bez vzrostlých dřevin v délce cca 50 m od okraje vozovky dálnice.
80. Před zahájením výstavby provést místní šetření o stavu vybraných stavbou využívaných komunikací a pasportizaci stavu obytných objektů a jiného soukromého majetku podél těchto využívaných komunikací. Zajistit řádnou údržbu a sjízdnost všech využívaných přístupových cest k zařízením stavenišť po celou dobu výstavby a následné uvedení komunikací, obytných

objektů a jiného soukromého majetku podél využívaných komunikací do původního stavu. Tuto skutečnost protokolárně potvrdit před zahájením stavby a po jejím dokončení místním šetřením za účasti majitelů dotčených objektů, správců komunikací a zástupců dotčených obcí.

81. Nově realizované přístupové staveništní cesty a plochy zařízení stavenišť zpevnit pouze dočasně a po ukončení stavebních prací je uvést do původního stavu.
82. Zajistit po celou dobu přípravy a výstavby kontakt s veřejností v oblasti komunikace a informování o průběhu přípravy a realizace stavby a jejích potenciálních dopadech na okolí, včetně operativního reagování na vznesené podněty a dotazy.

II.II Podmínky pro fázi realizace záměru včetně přípravy území (specifická opatření pro variantu A – násyp)

83. Pro případ, že v oblasti soutoku Jevišovky a Dyje v rámci realizace kompenzačního opatření v podvariantě 3 v mezihrází Moravské Dyje bude navrhován sedimentační prostor pro zachytávání hrubších splavenin, vyloučit přímé zásahy do toku Jevišovky v EVL Jevišovka a zachovat kontinuum říčního ekosystému vtoku Jevišovky do Dyje (vyloučit vznik jakékoli příčné bariéry v prostoru soutoku).
84. Důsledně realizovat veškerá ochranná opatření k zajištění migrace pro semiakvatické živočichy přes profil nového dálničního tělesa na základě podrobnějšího rozpracování charakteru migračních objektů v navazující projektové dokumentaci:
 - a) Propustky v km 24,789, 25,092 a 27,275.
 - b) Zábrany proti vstupu živočichů na těleso dálnice.
 - c) Most u přelivného objektu v parametrech umožňujících volný průchod do stávajících vydrochodů v km 26,055 a 26,303 a naváděcí prvky do těchto migračních objektů na návodní straně hráze.
 - d) Podchody pro vydrů říční a další semiakvatické druhy živočichů pod stávající silnicí I/52 u km 24,789 a 25,092 staničení v návaznosti na navrhované řešení odpovídajících migračních objektů navrhovaných v této kilometrůžce pro dálniční těleso na násypu.

II.III Podmínky pro fázi realizace záměru včetně přípravy území (specifická opatření pro variantu B – estakáda)

85. Zajistit, že mostní estakáda, včetně samotné konstrukce a protihlukových stěn, bude opatřena kontrastními prvky zabraňujícími střetům ptáků s konstrukcí estakády během snížené viditelnosti. Typ a rozmístění těchto prvků budou schváleny AOPK ČR v dalších stupních projektové přípravy. Účinnost těchto opatření bude předmětem monitoringu během provozu, který je uložen v podmínce č. 95 týkající se vypracování projektu biomonitoringu.
86. Realizovat podchod pro vydrů říční a další semiakvatické druhy živočichů pod stávající silnicí I/52 kolem km 24,8 a 25,09 staničení v návaznosti na předpokládanou migrační propustnost 1. mostního pole estakády od severu podél severního břehu horní nádrže VDNM.

III. Podmínky pro fázi provozu záměru (podmínky společné pro obě varianty)

87. V rámci pravidelné údržby komunikace zajistit:

- a) Pravidelné kontroly, údržby a čištění retenčních nádrží a dešťových usazovacích nádrží, včetně funkčnosti navrhovaného letního a zimního nakládání se srážkovými vodami ve vztahu k předmětům ochrany EVL Mušovský luh, EVL Slanisko u Nesytu a EVL Lednické rybníky.
- b) V místech průchodu povrchového toku či vodní plochy tělesem komunikace, především v dílčích úsecích stavby 5205 přes horní nádrž VDNM, v místech přechodu rybníka Čahoun a v místech přechodu přes povrchové toky tělesem komunikace v povodí Mlýnského náhonu pro úsek 5204 (ochrana přírodních stanovišť vázaných na povrchové vody EVL Mušovský luh) a všechny křížené toky v povodí Včelínku pro úsek 5206 (od km 36,5 – křížení toku Turolu do konce úseku) zajišťovat permanentní funkčnost všech technických bariér (např. svodidla, zábradlí, betonové ochranné zídky a další prvky ochrany okolí komunikace proti rozstříku v rámci zimní údržby, odvodňovací příkopy apod.), které by mohly zabránit havárii a úniku potenciálních závadných látek, resp. kontaktu potenciálního kontaminantu s povrchovými, resp. podzemními vodami.

88. Komplexně řešit následnou údržbu realizovaných výsadeb:

- a) Ve smluvním období údržby vegetace pravidelně nahrazovat odumřelé stromy, keře či další neperspektivní jedince, finální přejímku provést po stanovené lhůtě.
- b) V rámci dokumentací navrženého monitoringu a údržby vegetačních úprav respektovat případný přirozený nálet dřevin, pokud daní jedinci budou regionálně původních a stanovištně vhodných druhů a budou vykazovat vyšší vitalitu a lepší perspektivu života na příslušném stanovišti (důsledně ale tlumit jedince invazivních druhů dřevin – trnovníku akátu, pajasanu žláznatého).
- c) Udržovací péči o výsadby pak přizpůsobit této skutečnosti, nepotlačovat záměrně přirozeně vitálnější nálety (s výjimkou akátu, pajasanu) ve prospěch méně perspektivních výsadeb (uvést jako součást provozního řádu komunikace).
- d) Pravidelným managementem podporovat rozvoj xerofytních biotopů na svazích zářezů nebo násypů dálničního tělesa.

IV. Podmínky pro monitorování a rozbor vlivů záměru na životní prostředí (podmínky společné pro obě varianty)

89. Zpracovat projekt monitoringu kvality ovzduší. Rozsah, místa a četnost měření polutantů (NO_x, NO₂, PM₁₀, PM_{2,5}, benzen a benzo(a)pyren) projednat a odsouhlasit příslušným orgánem ochrany veřejného zdraví a orgánem ochrany ovzduší. Parametry monitoringu:

- a) Realizovat před zahájením výstavby záměru pro zachycení neovlivněné situace v zájmovém území.

- b) Realizovat v období výstavby. Měření koncentrací vybraných polutantů zajistit v lokalitách s nejbližší obytnou zástavbou ve fázích nejprašnějších stavebních prací. Výsledky měření průběžně předávat příslušným orgánům ochrany ovzduší a ochrany veřejného zdraví.
 - c) Realizovat měření koncentrací vybraných polutantů před uvedením stavby do zkušebního provozu a následně nejméně po dobu 2 let od zahájení zkušebního provozu. V každém roce realizovat dvě kampaně (mimo topnou sezónu a v topné sezóně).
 - d) Zahrnout sledování meteorologických veličin.
 - e) V případě potřeby rozhodnout o pokračování monitorovacích kampaní v dalších letech.
90. Zpracovat projekt monitoringu akustické situace pro etapu výstavby, jehož rozsah, četnost a místa měření projednat a odsouhlasit s příslušným orgánem ochrany veřejného zdraví. Místa měření projednat též s dotčenými obcemi. Monitoring bude zahrnovat měření a vyhodnocení akustické situace před zahájením stavebních prací a během stavby, a to zejména v době zemních prací a založení betonových stavebních konstrukcí. Výsledkům monitoringu neprodleně uzpůsobovat rozsah přijatých opatření.
91. Zpracovat projekt monitoringu akustické situace pro etapu provozu, jehož rozsah, četnost a místa měření projednat a odsouhlasit na základě aktualizované hlukové studie s příslušným orgánem ochrany veřejného zdraví. Měření hluku provádět autorizovanou anebo akreditovanou osobou v délce 24 hodin. Parametry monitoringu:
- a) Realizovat pro výchozí stav – 1x před zahájením zkušebního provozu.
 - b) Realizovat po dobu 1 roku po uvedení stavby do zkušebního provozu, kdy bude měřením ověřena předpokládaná funkce protihlukových opatření.
 - c) Realizovat po dalších 5 letech.
 - d) S výsledky každého měření seznámit příslušný orgán ochrany veřejného zdraví.
 - e) Na základě výsledků monitoringu případně přijímat další minimalizační či kompenzační opatření k zajištění plnění hygienických limitů.
 - f) V případě potřeby rozhodnout o pokračování monitoringu v dalších letech.
92. Zpracovat komplexní projekt monitoringu povrchových vod, který podrobně rozpracuje návrh představebního, stavebního a postavebního monitoringu prezentovaný v rámci přílohy č. 14 dokumentace EIA. Doplnit i monitoring okolo areálu SSUD Pohořelice ve vztahu k ochraně vodních zdrojů Nová Ves a monitoring okolo navrhovaných retenčních nádrží. Monitoring bude prováděn po dobu nejméně 2 let od zahájení zkušebního provozu. Závěrečná zpráva postavebního monitoringu bude obsahovat návrhy případného dalšího monitoringu území v blízkosti ochranného pásma vodního zdroje Nová Ves a bude projednána s VaK Břeclav.
93. Zpracovat komplexní projekt monitoringu podzemních vod, který podrobně rozpracuje návrh představebního, stavebního a postavebního monitoringu prezentovaný v rámci přílohy č. 14 dokumentace EIA s tím, že do tohoto monitoringu budou zahrnuty 4 vrty v Drnholeckém luhu v případě realizace podvarianty 3 kompenzačních opatření a rozpracován návrh

hydrogeologického monitoringu pro areál SSUD. Doplnit i monitoring okolo navrhovaných retenčních nádrží. Monitoring bude prováděn po dobu nejméně 2 let od zahájení zkušebního provozu. Závěrečná zpráva postavebního monitoringu bude obsahovat návrhy případného dalšího monitoringu území v blízkosti ochranného pásma vodního zdroje Nová Ves a bude projednána s VaK Břeclav.

94. Zpracovat projekt geotechnického monitoringu sesuvného území při západním úbočí Anenského vrchu pro východní stěnu zářezu a založení ekoduktů. V této souvislosti rozpracovat zásady a podmínky předběžně navrhované autory provedeného geotechnického průzkumu (GEOTEST, 2021) a navrhnout časový rozsah geotechnického monitoringu.
95. Vypracovat samostatný projekt biologického monitoringu s tím, že:
- a) Monitoring uplatnit pro všechny dílčí lokality dotčené záměrem, ve kterých byla provedenými průzkumy dokladována vyšší biodiverzita s výskytem ochráněných významných druhů rostlin a živočichů. Do projektu bude zahrnuto i území při hranici EVL Mušovský luh a bezprostředně navazující prostory na tuto hranici (a to i pro navrhovanou přeložku silnice I/52 pro variantu B – estakáda v úseku 5205) v širším koridoru na území EVL, a to formou třífázového monitoringu:
 - a. před stavbou, a to min. 1 rok před zahájením stavebních prací pro zachycení aktuálního stavu se sezónní variabilitou,
 - b. během stavby (práce biologického dozoru),
 - c. po uvedení stavby do zkušebního provozu, a to v období mezi 2. až 5. rokem od zprovoznění, kdy lze uvažovat postupný nástup funkce navržených opatření.
 - b) Do projektu zahrnout i sledování mortality obratlovců pro úsek 5205 v rámci přechodu horní nádrže VDNM a dále na stávající silnici I/52, a to opět formou třífázového monitoringu:
 - a. před stavbou na stávající silnici I/52, a to min. 1 rok před zahájením stavebních prací pro zachycení aktuálního stavu se sezónní variabilitou,
 - b. během stavby (práce biologického dozoru),
 - c. po uvedení stavby do zkušebního provozu, a to v období 5 let od zprovoznění s tím, že v případě indikace nízké účinnosti navrhovaných opatření k prevenci a eliminaci mortality na dálničním tělese bude navrženo a realizováno posílení ochranných opatření. Pro případ přetrvávající vysoké mortality na stávající silnici I/52 i po zahájení provozu na dálnici budou navržena a realizována samostatná ochranná opatření i pro tuto komunikaci.
 - c) Do projektu zahrnout monitoring případného nástupu rudérálních, nepůvodních a zejména invazivních druhů rostlin, a to již v období výstavby a následně nejméně po dobu 3 let po zahájení zkušebního provozu, a v případě jejich výskytu po konzultaci s pracovníky AOPK ČR, CHKO Pálava, případně s orgánem ochrany přírody Krajského

úřadu Jihomoravského kraje neprodleně přistoupit k jejich likvidaci/tlumení nových ohnisek jejich výskytu.

- d) Do projektu zahrnout i monitoring účinnosti realizovaných kontrastních prvků zabraňujících střetům ptáků s konstrukcí estakády během snížené viditelnosti v případě realizace varianty B úseku 5205 nejméně po dobu 5 let po realizaci kontrastních prvků, v případě zjištění neúčinnosti navrhnout a realizovat účinnější prvky.
- e) Funkčnost vybudovaného ekoduktu v km 38,400 severně od Šibeničního vrchu a obou navazujících ekoduktů jižně od Anenského vrchu bude monitorována po dobu 3 let po zahájení zkušebního provozu odborně způsobilou osobou, metodika monitoringu bude odsouhlasena příslušným orgánem ochrany přírody (AOPK ČR, Správa CHKO Pálava). Součástí ekoduktů budou objekty pro umístění fotopastí.

96. V případě realizace podvarianty 3 kompenzačního opatření za ztrátu zásobního a retenčního prostoru horní nádrže VDNM v nivě Dyje vypracovat samostatný projekt biologického monitoringu, který bude zahrnovat monitoring případného nástupu invazivních druhů rostlin nejméně po dobu tří let po ukončení realizace kompenzačního opatření. V případě výskytu invazivních druhů rostlin bude po konzultaci s pracovníky orgánu ochrany přírody neprodleně přistoupeno k likvidaci/tlumení nových ohnisek výskytu těchto druhů.

Odůvodnění

Odůvodnění vydání souhlasného stanoviska včetně odůvodnění stanovení uvedených podmínek:

Záměrem je stavba a provoz dálnice D52 v úseku Pohořelice – státní hranice ČR/Rakousko a střediska správy a údržby dálnice (SSUD) Pohořelice. V severní části se jižně od obce Pohořelice stavba napojuje na stávající těleso dálnice D52, v jižní části je stavba ukončena na státních hranicích s Rakouskem. Po dokončení vytvoří v návaznosti na rakouskou dálnici A5 dálniční propojení Brna s Vídní a stane se tak důležitou součástí evropské silniční sítě TEN-T Baltsko-jadranského koridoru. Projekt člení stavbu na tři základní úseky, 5204, 5205 a 5206 a SSUD Pohořelice. Úsek 5204 se nachází v severní části stavby, od napojení na dálnici D52 u Pohořelice až po břehové partie vodního díla Nové Mlýny, úsek 5205 je úsekem přes vodní dílo Nové Mlýny a 5206 je lokalizován od jižního břehu VD Nové Mlýny až po státní hranici ČR/Rakousko. Pouze úsek 5205 je posuzován ve dvou variantních řešeních, ostatní úseky jsou navrženy v jedné variantě.

Záměr „D52 Pohořelice - st. hranice ČR/Rakousko + SSUD Pohořelice“ naplňuje dikci bodu č. 47 (Dálnice I. a II. třídy (bez limitu)) kategorie I přílohy č. 1 k zákonu, a to ve smyslu § 4 odst. 1 písm. a) zákona. Příslušným úřadem k zajištění procesu posuzování vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví bylo v souladu s § 21 písm. c) a f) zákona Ministerstvo životního prostředí.

Dne 27. 12. 2021 bylo na Ministerstvo životního prostředí, odbor posuzování vlivů na životní prostředí a integrované prevence (dále také jen „MŽP“) předloženo na základě § 6 odst. 2 zákona oznámení záměru „D52 Pohořelice - st. hranice ČR/Rakousko + SSUD Pohořelice“, zpracované podle

přílohy č. 3 k zákonu. Zpracovatelkou oznámení byla Ing. Kateřina Hladká, Ph.D., držitelka autorizace podle § 19 zákona, SUDOP PRAHA a.s.

Dne 5. 1. 2022 bylo zahájeno zjišťovací řízení rozesláním oznámení záměru (dále jen „oznámení“) dotčeným územním samosprávným celkům ke zveřejnění a k vyjádření a dotčeným orgánům k vyjádření. Dne 6. 1. 2022 bylo oznámení zveřejněno na internetu v Informačním systému EIA. Každý mohl zaslat svá písemná vyjádření k předloženému oznámení, a to ve lhůtě do 30 dnů ode dne zveřejnění informace o oznámení na úřední desce dotčeného kraje. Informace o oznámení byla na úřední desce Jihomoravského kraje zveřejněna dne 10. 1. 2022. Termín pro vyjádření k oznámení tedy uplynul dne 9. 2. 2022.

Dopisem ze dne 5. 1. 2022 zaslalo MŽP oznámení záměru včetně překladu oznámení rakouskému Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie s žádostí o vyjádření, zda se bude chtít Rakouská republika (dále také „Rakousko“ nebo „rakouská strana“) účastnit mezistátního posuzování předmětného záměru.

K oznámení bylo příslušnému úřadu v zákonné lhůtě doručeno celkem 34 vyjádření v rámci ČR, celkem 6 subjektů ze strany dotčených územních samosprávných celků (dále také „DÚSC“), 5 subjektů ze strany dotčených orgánů (dále také „DO“), 18 zástupců ze strany veřejnosti a dotčené veřejnosti a 5 odborů MŽP. Po uplynutí lhůty pro vyjádření příslušný úřad obdržel celkem 2 vyjádření – Ministerstvo zemědělství ze dne 16. 2. 2022 a Ministerstvo kultury ze dne 4. 3. 2022. K vyjádřením zaslaným po lhůtě příslušný úřad podle § 6 odst. 6 zákona nepřihlíží. Zmíněná vyjádření však byla spolu s vyjádřeními zaslanými ve lhůtě poskytnuta oznamovateli k využití při zpracování dokumentace vlivů záměru na životní prostředí (dále jen „dokumentace“ nebo „dokumentace EIA“).

Rakousko požádalo dopisem ze dne 17. 1. 2022 o prodloužení lhůty pro vyjádření, čímž zároveň vyjádřilo svůj zájem o účast v mezistátním posuzování dle čl. 3 odst. 3 Úmluvy o posuzování vlivů na životní prostředí přesahujících hranice států (dále jen „Espoo Úmluva“), čl. 7 odst. 1 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2011/92/EU ze dne 13. prosince 2011 o posuzování vlivů některých veřejných a soukromých záměrů na životní prostředí, ve znění směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/52/EU ze dne 16. dubna 2014 (dále jen „Směrnice EIA“) a § 11 odst. 1 písm. a) zákona. Lhůta pro vyjádření rakouské strany byla tedy na základě žádosti prodloužena do 11. 3. 2022. V prodloužené zákonné lhůtě obdržel příslušný úřad prostřednictvím Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie k oznámení 7 dalších vyjádření.

Dne 29. 7. 2022 vydalo MŽP závěr zjišťovacího řízení, ve kterém na základě informací uvedených v oznámení záměru, obdržených písemných vyjádřeních DÚSC, DO, odborů MŽP, veřejnosti, dotčené veřejnosti, dotčeného státu a zjišťovacího řízení provedeného dle § 7 zákona upřesnilo informace, které je vhodné uvést do dokumentace EIA.

Dne 19. 1. 2024 byla na MŽP předložena dokumentace EIA s náležitostmi a rozsahem stanoveným přílohou č. 4 k zákonu zpracovaná společností SUDOP GROUP Střední a větší projekty BIM, zpracovatelkou dokumentace byla Ing. Kateřina Hladká, Ph.D., držitelka autorizace podle § 19 zákona. Předložená dokumentace je vypracována v souladu s požadavky stanovenými § 8 zákona

a v rozsahu přílohy č. 4 zákona. Dokumentace byla předložena ve dvou variantách přechodu vodní nádrže Nové Mlýny (úsek 5205), ostatní úseky stavby jsou předloženy v jedné variantě. Pro jednu z variant v úseku 5205 (násyp) byl předložen návrh kompenzačního opatření za ztrátu retenčního a zásobního objemu horní nádrže VD Nové Mlýny, a to ve třech podvariantách. Přílohami dokumentace jsou dále uvedené odborné studie: Příloha č. 1 - Hluková studie (Šafratová J., SUDOP PRAHA, a.s., 01/2024); Příloha č. 2 - Rozptylová studie (Martinovský J., SUDOP PRAHA, a.s., 01/2024); Příloha č. 3 - Posouzení vlivu záměru na lokality soustavy Natura 2000 dle § 45i zákona č. 114/1992 Sb. (Fialová M., SUDOP PRAHA, a.s., 01/2024) (dále také „naturové hodnocení“); Příloha č. 4 - Hodnocení vlivu závažného zásahu na zájmy ochrany přírody a krajiny podle § 67 zákona č. 114/1992 Sb. (Fialová M., SUDOP PRAHA, a.s., 01/2024); Příloha č. 5 - Vyhodnocení vlivů na veřejné zdraví (Polák R., SUDOP PRAHA, a.s., 01/2024); Příloha č. 6 - Vliv záměru na socioekonomický stav území (Rožníková M., SUDOP PRAHA, a.s., 01/2024); Příloha č. 7 - Archeologická rešerše (Komoróczy B., SUDOP PRAHA, a.s., 01/2024); Příloha č. 8 - Vliv nového násypu na těleso stávající hráze (Stoklasová A., SUDOP PRAHA, a.s., 01/2024); Příloha č. 9 - Vodohospodářské aspekty (Švancara J., SUDOP PRAHA, a.s., 01/2024); Příloha č. 10 - Posouzení vlivu stavby na krajinný ráz ve smyslu § 12 zákona č. 114/1992 Sb. o ochraně přírody a krajiny (Vondráčková S., SUDOP PRAHA, a.s., 01/2024); Příloha č. 11 - Dendrologický průzkum (Kos V., SUDOP PRAHA, a.s., 01/2024); Příloha č. 12 - Vyhodnocení stavby z hlediska globálních změn klimatu (Hladká K., SUDOP PRAHA, a.s., 01/2024); Příloha č. 13 - Vyhodnocení stavby z hlediska Směrnice o vodách (2000/60/ES), článek 4, odst. 7 (Šmeráková R., SUDOP PRAHA, a.s., 01/2024); Příloha č. 14 - Návrh hydromonitoringu (Švehlík P., SUDOP PRAHA, a.s., 01/2024); Příloha č. 15 - Migrační studie (Fialová M., SUDOP PRAHA, a.s., 01/2024); Příloha č. 16 - Dopravní model (Barník R., SUDOP PRAHA, a.s., 01/2024) a celkem 4 mapové přílohy v měřítku 1:10.000 Situace faktorů životního prostředí (2 pro variantu A, 2 pro variantu B). Výše uvedená příloha Posouzení vlivu záměru na lokality soustavy Natura 2000 dle § 45i zákona č. 114/1992 Sb. byla zpracována Mgr. Martinou Fialovou, Ph.D., autorizovanou osobou k provádění posouzení podle § 45i zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů – rozhodnutí MŽP o udělení autorizace č. j. 77466/ENV/10-2360/630/10 ze dne 9. 9. 2010, prodloužení platnosti č. j. 52174/ENV/15/2452/630/15 ze dne 3. 8. 2015 a č. j. MZP/2020/630/1767 ze dne 17. 8. 2020.

Dokumentace EIA byla zpracována s ohledem na požadavky závěru zjišťovacího řízení, který stanovil 20 oblastí, na něž se s důrazem měla dokumentace EIA zaměřit, posledním 21. bodem závěru zjišťovacího řízení byl požadavek vypořádání všech relevantních požadavků a připomínek obsažených ve vyjádřeních k oznámení záměru. Hledisko kumulativních a synergických vlivů s dalšími dopravními stavbami a dopady neprovedení záměru byly řešeny především v rámci dopravního modelu, na základě něhož byly poté zpracovány hluková a rozptylová studie a vyhodnoceny vlivy na veřejné zdraví, což byly požadavky č. 1–4 závěru zjišťovacího řízení. Dále byla na základě požadavku č. 5 zpracována studie vlivu na klima. Požadavek č. 6 týkající se intenzit dopravy byl pokryt výše zmíněným dopravním modelem. Dopady varianty A – násypu na prostory horní nádrže VDNM (požadavek č. 7 závěru zjišťovacího řízení) rozpracovala příloha č. 9 dokumentace – Vodohospodářské aspekty. Vlivy na povrchové a podzemní vody a možné dopady na vody v důsledku zimní údržby a odtokové poměry (požadavek č. 8 a 9 závěru zjišťovacího řízení) byly v dokumentaci vyhodnoceny na základě hydrogeologických posudků a návrhu odvodnění.

Závěr zjišťovacího řízení v požadavku č. 10 dále požadoval zpracovat naturové hodnocení, které tvoří přílohu dokumentace, stejně jako migrační studie a hodnocení vlivu závažného zásahu na zájmy ochrany přírody podle § 67 zákona č. 114/1992 Sb., což byly požadavky č. 11 a 12 závěru zjišťovacího řízení. Dokumentace dále reaguje na požadavek č. 13 závěru zjišťovacího řízení zamezit vlivu světelného smogu na krajinu a faunu a na požadavek č. 14 závěru zjišťovacího řízení vyhodnotit vliv na krajinný ráz (příloha č. 10 dokumentace). Součástí dokumentace EIA je rovněž samostatná příloha s dendrologickým průzkumem (požadavek č. 15 závěru zjišťovacího řízení). Záměr respektuje požadavek č. 16 závěru zjišťovacího řízení a nedochází tak k ovlivnění kulturních památek a je respektováno ochranné pásmo historického jádra města Mikulova. Dokumentace dále řeší ložiska nerostných surovin (požadavek č. 17 závěru zjišťovacího řízení), popisuje možné ovlivnění lodní dopravy na horní nádrži VDNM (požadavek č. 18 závěru zjišťovacího řízení) a na základě požadavku č. 19 závěru zjišťovacího řízení také vliv záměru na socioekonomický stav území jižní Moravy (příloha č. 6 dokumentace). Požadavky vyplývající z rakouských vyjádření týkající se dopravních intenzit, ochrany zvláště chráněných druhů a nakládání se srážkovými vodami jsou do dokumentace zahrnuty jednak v rámci dopravního modelu, jednak v rámci naturového hodnocení (příloha č. 3) a přílohy č. 13 dokumentace (vyhodnocení z hlediska směrnice o vodách), a to na základě požadavku č. 20 závěru zjišťovacího řízení).

Záměr je v souladu s platnými Zásadami územního rozvoje Jihomoravského kraje ve znění Aktualizací č. 1, 2, 3a, 3b a 4 (Zásady územního rozvoje Jihomoravského kraje byly vydány dne 5. 10. 2016 a nabýly účinnosti dne 3. 11. 2016 (ZÚR 2016)), a je umístěn v koridoru varianty DS04-A, resp. „Základní ŘSD“. ZÚR JMK zahrnují trasu dálnice D52 jako veřejně prospěšnou stavbu DS04 a stanovují koridor dálnice D52 Pohořelice – Mikulov – hranice ČR / Rakousko (Drasenhofen), včetně souvisejících staveb. Z hlediska jednotlivých požadavků tzv. stanoviska SEA k návrhu ZÚR 2016 (č. j.: 85166/ENV/15 ze dne 5. 1. 2016), týkajících se koridoru DS04 a dalších obecných požadavků kladených mimo jiné na dopravní koridory, a ve vazbě na jejich zohlednění v rámci textové výrokové části – článek (82) a (83) platných Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje (ZÚR JMK), lze konstatovat, že relevantní požadavky tohoto stanoviska, resp. platných ZÚR JMK záměr splňuje, resp. jsou tímto záměrem naplněny.

Z hlediska vlivů na obyvatelstvo a veřejné zdraví lze konstatovat, že na základě provedeného posouzení v dokumentaci EIA se při dodržení navržených opatření nepředpokládá významné negativní ovlivnění zdraví obyvatel v souvislosti s realizací záměru. Z hlediska vlivů na veřejné zdraví bylo hodnoceno jednak znečištění ovzduší, jednak hluková zátěž. Ve vztahu k znečištění ovzduší bylo konstatováno, že ani v nejvíce dotčených částech obytné zástavby není nárůstem koncentrací třeba očekávat nárůst míry rizika významný ve smyslu ohrožení zdraví. Vlivem změn v hlukové zátěži ze silniční dopravy byl vypočten obecně pokles míry zdravotního rizika. V případě silného obtěžování a silného rušení při spánku bylo vypočteno snížení v řádu desítek obyvatel, v případě výskytu ischemické choroby srdeční (ICHS) bylo vypočteno snížení vyjádřené jako pokles o jeden případ za cca 2 roky. Ze socioekonomického hlediska má realizace záměru při zvážení pozitivních i negativních hledisek projektu převažující kladné stránky pro všechny zúčastněné skupiny (místních obyvatel, návštěvníků, podnikatelů, tranzitujících uživatelů). Záměr umožňuje využívat všechny identifikované příležitosti (snížení hluku, zvýšení bezpečnosti, zvýšení plynulosti

provozu, posílení obsluhy významných regionálních sídel, zvýšení dostupnosti území jako příležitost pro ekonomický a turistický rozvoj oblasti). Slabými stránkami jsou zejména vedení v blízkosti, resp. částečné vedení v západní části CHKO Pálava, zmenšení plochy a objemu vodní nádrže (ve variantě A), resp. snížení přírodních a estetických hodnot krajiny (ve variantě B), přičemž tyto nepředstavují žádné společenské náklady nebo vznik nevratných škod. Z pohledu návštěvníků předmětné oblasti bude výhodou rychlejší dostupnost cílové oblasti, odhlučnění komunikace a v případě cyklistických návštěvníků dojde ke zvýšení bezpečnosti díky doprovodné komunikaci. Řešení záměru ve variantě B – estakáda představuje z pohledu návštěvníků jistý pohledový „nekomfort“. Jako hrozby byly vyhodnoceny navýšení automobilové dopravy, omezení části Mikulova v rozvoji a případně neukázněnost řidičů – překračování rychlosti. Z hlediska porovnání hodnocených variant je dle dokumentace možné konstatovat, že rozdíly jsou jen velmi málo významné a z hlediska dopadů na lidské zdraví není volba varianty rozhodující. Záměr lze z hlediska velikosti vlivu na obyvatelstvo označit za středně velký, z hlediska významnosti vlivu za středně významný.

Hodnocení kvality ovzduší je provedeno pro výpočetní stav k roku 2028, 2030 a 2050. Podle Českého hydrometeorologického ústavu (ČHMÚ) jsou v území navrhovaného záměru splněny imisní limity všech sledovaných imisních charakteristik. Také v širším území nedochází dle výsledků pětiletých průměrů k překračování imisních limitů žádné znečišťující látky s výjimkou benzo[a]pyrenu, k jehož koncentracím se pouze přihlíží (hodnoty imisního limitu průměrné roční koncentrace (IH_r) B[a]P v řešené lokalitě dosahují 120 % imisního limitu, překročení bylo zaznamenáno na území města Brna a obce Modřice). Největší změny imisní zátěže po zprovoznění záměru byly vypočteny v blízkosti osy navrhované komunikace, nejvíce zasažená obytná zástavba se nachází v jihozápadní části Mikulova a u solitérních objektů v obcích Perná, Pohořelice a Pasohlávky, ve kterých jsou umístěny bytové jednotky. Nejvyšší pokles lze naopak zaznamenat podél stávající silnice I/52 v Mikulově. U žádné ze sledovaných imisních charakteristik není třeba vlivem provozu záměru očekávat v blízkosti navrhovaného záměru překročení imisního limitu. Záměr lze z hlediska velikosti vlivu na ovzduší označit za středně velký, z hlediska významnosti vlivu za středně významný. Z hlediska dopadů na kvalitu ovzduší je vliv na obytnou zástavbu u obou variant rovnocenný. Výběr varianty není dle rozptylové studie z hlediska dopadů na kvalitu ovzduší určující.

Posuzovanému záměru nehrozí z důvodu klimatických změn žádná významná rizika. Posuzovaný záměr je možné považovat za záměr adaptovaný na změnu klimatu. Záměr lze z hlediska velikosti vlivu na klima označit za malý, z hlediska významnosti vlivu za málo významný.

Z hlediska vlivu záměru na akustickou situaci je možné konstatovat, že hygienický limit hluku bude splněn při realizaci protihlukových bariér v celkové délce 2 756 m. Pro výpočet byly uvažovány intenzity pro výhledové stavy k roků 2028, 2030 a 2050. V hlukové studii byla vyhodnocena i změna akustické situace na ovlivněných komunikacích. Na většině komunikací je rozdíl mezi stavem s realizací záměru a bez realizace záměru do 0,9 dB, nejedná se o hodnotitelnou změnu hlukového zatížení vlivem záměru. Zhoršení akustické situace je vypočteno v okolí komunikací: III/39614 (Pasohlávky – I/52), místní komunikace Pasohlávky – Aqualand M. (I/52) a III/42122 (I/52 – Perná). Výpočtem bylo ověřeno, že u chráněných venkovních prostorů staveb bude splněn

hygienický limit hluku. Nový areál SSUD Pohořelice nemá vliv na hlukovou situaci u chráněných prostorů. Vypočtené hodnoty hluku jsou, až na jednu výjimku, shodné pro obě posuzované varianty A i B. Rozsah protihlukových opatření je také shodný. Variantní řešení přechodu přes vodní nádrž Nové Mlýny není významné z hlediska šíření hluku. Záměr lze z hlediska velikosti vlivu na akustickou situaci ve fázi provozu označit za malý, z hlediska významnosti vlivu za málo významný.

Z dalších fyzikálních jevů byla v rámci dokumentace věnována pozornost vibracím, u nichž je předpoklad, že díky vedení dálnice mimo zastavěné části obcí a omezení průjezdu těžké techniky obytnou zástavbou budou splněny legislativně stanovené hygienické limity. Další sledovanou oblastí je světelné znečištění. V rámci posuzovaného záměru se neočekává, neboť žádné části záměru (s výjimkou prostoru pro Policii ČR u státní hranice, SSUD a chodníku v křižovatce Proklatá) nebudou řešeny jako osvětlené. K eliminaci světelného znečištění vodní hladiny od projíždějících aut v úseku 5205 přes VDNM budou rovněž sloužit navržené zábrany.

Vlivy záměru na povrchové vody se dokumentace zabývá velmi obšírně a hodnotí je na základě mnoha aspektů. V rámci dokumentace EIA byly hodnoceny varianty průchodu VD Nové Mlýny – varianta A – dálnice na samostatném násypu a varianta B – estakáda. Příloha č. 9 dokumentace EIA, která byla zpracována v r. 2022 jako technická podpora pro záměr na základě připomínek vyjádřených Ministerstvem zemědělství v průběhu zjišťovacího řízení, porovnává vlivy obou variant na povrchové vody v období výstavby, dále na povrchové vody z hlediska provozu a údržby dopravní stavby, hodnoceno je snížení objemu prostoru nádrže v souvislosti se záměrem z pohledu plnění funkcí soustavy VDNM. Dále jsou hodnoceny možnosti a účelnost provedení kompenzačních opatření pro případ omezení efektů soustavy VDNM, změny podmínek pro zajišťování funkcí VDNM a na provádění provozních činností, rizika pro bezpečnost vodního díla včetně rizik v případě havárie, kumulativní vlivy záměru se záměrem MZP490, vliv budoucích nezbytných oprav dopravní stavby na vodní dílo a prověřena jsou potenciální rizika pro stavby D52 a VDNM za předvídatelných provozních situací na VD a za extrémních podmínek (v období sucha, za povodní). Podle uvedené přílohy představuje posuzovaný záměr, respektive jeho část překonávající horní nádrž VD Nové Mlýny, závažný zásah do vodního díla s tím, že dokumentace EIA následně navrhuje konkrétní opatření. Varianta B je v předmětné příloze dokumentace hodnocena jako výrazně výhodnější u tématu vlivu na povrchové vody v období výstavby D52. Rovněž je jako výrazně výhodnější hodnocena u témat „snížení objemu prostoru nádrže v souvislosti se záměrem z pohledu plnění funkcí soustavy VDNM“ a „možnosti a účelnost provedení kompenzačních opatření (KO) pro případ omezení efektů soustavy VDNM“. Vezmou-li se v úvahu navržená kompenzační opatření po jejich realizaci, je porovnání variant v rámci těchto témat neutrální. Varianta A je výhodnější z pohledu vlivu záměru na povrchové vody z hlediska provozu a údržby dopravní stavby. U ostatních, výše uvedených témat je porovnání neutrální.

Za účelem řešení negativního vlivu záměru ve variantě – A v podobě snížení zásobního a především retenčního prostoru VDNM byly sledovány 3 podvarianty terénních úprav ve vzdutí (navýšení maximální hladiny retenčního prostoru a snížení maximální hladiny zásobního prostoru již v dokumentaci sledovány nebyly). Z vyhodnocení v dokumentaci vyplývá, že pořadí variant je z pohledu vlivů na životní prostředí následující: podvarianta 2 je s nejmenším vlivem na biotu,

podvarianta 3 je akceptovatelná a podvarianta 1 je neakceptovatelná. Pouze podvarianta 3 umožňuje dostatečně kompenzovat požadovaný objem.

Posuzovaný záměr kříží 2 záplavová území, na možné ovlivnění odtokových poměrů při povodni v důsledku záměru dokumentace reaguje příslušným opatřením. Na základě přílohy č. 13 dokumentace lze předpokládat, že záměr nebude překážkou ke zlepšení ekologického potenciálu/stavu útvarů povrchových vod DYJ_1180, DYJ 1195 J, DYJ 1205 J, DYJ 0295 J, DYJ 1250 a příčinou zhoršení jejich dobrého chemického stavu. Trvalé ovlivnění režimu podzemních vod se nepředpokládá. Vzhledem k rozsahu a charakteru stavby se nepředpokládá zhoršení celkového dobrého kvantitativního stavu útvarů podzemních vod ID 22410, ID 16430, ID 16440, ID 31100 a ID 22503. Nepředpokládá se ovlivnění celkového chemického stavu uvedených útvarů podzemních vod.

Celá stavba 5204 se nachází v ochranném pásmu 2. stupně přírodních léčivých zdrojů a zdrojů přírodních minerálních vod Pasohlávky. Z hydrogeologického posouzení vyplývá, že v rámci výstavby stavby 5204 se nepředpokládá ovlivnění stávajících hydrogeologických poměrů ani jímacích objektů. V těsné blízkosti stávající komunikace I/52 (a blízkém okolí záměru) se nachází ochranné pásmo 1. stupně zdroje termálních vod Mušov 3G. Ovlivnění přírodního léčivého zdroje Pasohlávky se nepředpokládá, jelikož stavba nebude zasahovat do podloží (předmětem ochrany je struktura jurských vápenců). Vrtý do nadložního miocénu lze provádět bez omezení (vrtné práce do jurských sedimentů by podléhaly schválení Českým inspektorátem lázní a zřidel – u záměru se nepředpokládá).

V blízkém okolí projektované stavby se nachází ochranné pásmo 2. stupně vodního zdroje Nová Ves. V souvislosti s výstavbou (založením) projektované stavby nelze předpokládat ovlivnění jímacího území Nová Ves. Vzhledem k tomu, že jímací území Nová Ves je s ohledem na své geologické a hydrogeologické poměry velmi zranitelné a jakékoliv možné negativní ovlivnění kvalitativních parametrů podzemní a povrchové vody může mít pro exploataci tohoto vodního zdroje zásadní dopady, byl brán zřetel především na fázi provozu, konkrétně na možnost ovlivnění chloridy v důsledku chemického ošetřování silnic v zimním období. Za účelem eliminace tohoto rizika byla v dokumentaci navržena opatření, včetně potřebného monitoringu.

Riziko kvalitativního ovlivnění podzemních vod během provozu dálnice je eliminováno především návrhem odvodnění komunikace (vč. odděleného systému nakládání se srážkovými vodami pro zimní a letní režim) především v oblasti výše uvedeného ochranného pásma vodního zdroje Nová Ves, v oblasti lokality EVL Mušovský luh, slaniska u Mikulova a v povodí hraničního toku Včelínek.

Záměr lze z hlediska velikosti vlivu na povrchové a podzemní vody označit za středně velký, z hlediska významnosti vlivu za středně významný.

Celkový trvalý zábor zemědělského půdního fondu (ZPF) vyvolaný stavbou činí cca 118,8 ha (varianta A), resp. 117,3 ha (varianta B). Dle zjištěných bonitovaných půdně ekologických jednotek (BPEJ) se jedná o zábor zemědělské půdy ve všech třídách ochrany, přičemž převažující výměra odnímaných ploch ZPF se nachází v II. třídě ochrany. Záměr z hlediska velikosti vlivu označit za středně velký, z hlediska významnosti vlivu za významný.

Celkový trvalý zábor pozemků určených k plnění funkce lesa (PUPFL) vyvolaný stavbou činí cca 9,01 ha (varianta A), resp. 9,8 ha (varianta B). Záměr lze z hlediska velikosti vlivu na PUPFL označit za střední, z hlediska významnosti vlivu za středně významný.

Z hlediska velikosti vlivu na přírodní zdroje lze záměr označit za středně velký, z hlediska významnosti vlivu za středně významný. V zájmovém území se nacházejí průzkumná území, chráněná ložisková území, výhradní ložiska a dobývací prostory. Jejich významné ovlivnění se vzhledem k charakteru záměru a velmi okrajovému zásahu nepředpokládá. V navazujících stupních projektové dokumentace se bude postupovat za účelem ochrany ložisek nerostných surovin a zvláštních zásahů do zemské kůry v souladu s horním zákonem č. 44/1988 Sb., ve znění pozdějších předpisů a zákonem o geologických pracích č. 62/1988 Sb., ve znění pozdějších předpisů. V zájmovém území nachází sesuv v lokalitě Anenského vrchu, km 33,93 – 34,20. Za účelem minimalizace vlivů byla pro tuto lokalitu navržena opatření k provádění monitoringu. V souvislosti s posuzovaným záměrem nebude zasahováno do lokalit starých ekologických zátěží, ačkoliv se v zájmovém území nacházejí. V km 25,5 – 29,6 a km 30,1 – 30,6 prochází posuzovaný záměr zónou havarijního plánování (podzemní zásobníky plynu). V této části bude postupováno v souladu se zákonem č. 59/2006 Sb., o prevenci závažných havárií způsobených vybranými nebezpečnými chemickými látkami nebo chemickými přípravky.

Z hlediska velikosti vlivu na biologickou rozmanitost lze záměr označit za středně velký, z hlediska významnosti vlivu za středně významný. Realizací záměru dojde k zásahu do územního systému ekologické stability (ÚSES), lokální, regionální i nadregionální úrovně, i významných krajinných prvků (VKP) ze zákona (les, vodní tok, rybník, vodní plocha). Za nejzávažnější zásah k pohledu ÚSES lze považovat realizaci nové migrační bariéry vložené do nadregionálního biokoridoru K 161 na území VDNM. Ekologicko-stabilizační funkce všech dotčených prvků ÚSES budou realizací záměru zcela jistě pozměněny, většinou dojde ke zhoršení stávajícího stavu. Ekologicko-stabilizační funkce VKP bude převážně částečně narušena, v jednom případě dočasně narušena během výstavby, v konečném důsledku však lze očekávat jejich zlepšení (obnova rybníka Čahoun). V rámci přílohy č. 4 dokumentace byla navržena opatření, jejichž cílem je ovlivnění ÚSES a VKP minimalizovat. Za tímto účelem byly mj. navrženy dva ekodukty nad D52 a jeden ekodukt nad přeložkou silnice Bavory – Mikulov. Navržena byla realizace v současnosti nefunkčního lokálního biocentra na zemědělské půdě na pozemku parc. č. 1879 v k. ú. Perná. Dále je plánováno vytvoření náhradního mokřadu na pozemku parc. č. 3106 v k. ú. Nová Ves u Pohořelic.

Vzhledem k poloze a rozsahu záměru mohou být jeho realizací ovlivněny téměř všechny obecně chráněné druhy rostlin a živočichů a biotopy zaznamenané během botanických a zoologických průzkumů ve vazbě na trasu záměru a jeho nejbližší okolí. V okolí posuzovaného záměru byl zaznamenán rovněž velmi vysoký počet zvláště chráněných druhů organismů. Důvodem je situování záměru v oblasti panonské biogeografické podprovincie a přítomnost vodního díla Nové Mlýny, které představuje významné hnízdiště i tahovou zastávku velké řady ptáků a také významný migrační koridor celé řady živočichů vázaných na vodní prostředí. Jedná se o druhy z kategorie ohrožené, silně ohrožené i kriticky ohrožené. V přímém střetu s hodnoceným záměrem se vyskytuje pouze část z nich, v jejich případě je navrženo provedení záchranných transferů. Ve většině případů pak dojde k nepřímému ovlivnění v souvislosti s rušením (hluk, světelné znečištění) a narušením

migrační prostupnosti. Dojde také ke zvýšení rizika srážek s druhy využívajícími vzdušný prostor. K minimalizaci vlivů pak byla navržena celá řada opatření, která budou pokrývat celé skupiny živočichů. Řada z těchto opatření již byla zapracována do technického řešení stavby.

Posuzovaný záměr vyvolává nároky na kácení dřevin rostoucích mimo les. Jedná se zejména o dřeviny, které jsou součástí v území hojně zastoupených větrolamů, případně alejí a břehových porostů vodních toků a vodních ploch.

Navržený záměr prochází podél Chráněné krajinné oblasti Pálava (CHKO), ve svém jižním úseku pak tuto CHKO v zemědělské krajině kříží. Východně orientovaný svah hráze, po které prochází stávající silnice I/52, je hranicí přírodní rezervace (PR) Věstonická nádrž. Z dalších maloplošných zvláště chráněných území (ZCHÚ) se ve vzdálenosti cca 380 m od navržené trasy rozkládají přírodní památka (PP) Betlém, ve vzdálenosti necelých 200 m PP Anenský vrch, ve vzdálenosti cca 650 m PP Růžový kopec a ve vzdálenosti cca 300 m PR Šibeničnick. Ovlivnění maloplošných zvláště chráněných území (ZCHÚ) bude spíše zanedbatelné, vyjma omezení migrační prostupnosti, zvýšeného rizika střetů a rušení předmětů ochrany přírodní rezervace Věstonická nádrž. Ve vztahu k ovlivnění CHKO Pálava lze za nejvýznamnější dopad označit ovlivnění krajinného rázu umístěním nové liniové stavby (viz níže), rovněž dojde ke zvýšení neprostupnosti pro migrující živočichy – za účelem eliminace tohoto vlivu byla navržena realizace ekoduktů. Vlastní dálniční těleso pak bude novou výraznou krajinnou dominantou v území, krom vizuálních projevů lze zmínit také projevy hlukové a světelné. Pro minimalizaci těchto projevů nebude těleso dálnice osvětlené, a to ani v okolí mimoúrovňových křižovatek.

Vliv na lokality soustavy Natura 200 byl vyhodnocen v Příloze č. 3 dokumentace. Posuzovaný záměr nebude mít významný negativní vliv na předměty ochrany a celistvost evropsky významné lokality (EVL) Mušovský luh, EVL Slanisko u Nesytu, EVL Lednické rybníky, EVL Drnholecký luh, EVL Pokran a EVL Jevišovka a ptačí oblasti (PO) Lednické rybníky, PO Pálava a PO Střední nádrž vodního díla Nové Mlýny. Variantní řešení záměru bylo navrženo v úseku překonávajícím vodní dílo Nové Mlýny. V tomto případě byla s ohledem na migrační prostupnost území pro vydru říční jako deštníkový druh vyhodnocena výrazně vhodnější varianta estakády (varianta B) oproti variantě dálničního tělesa vedeného po násypu (varianta A). Varianta A je hodnocena na krajní hranici mírně negativního vlivu (v případě požadavků na úpravu, byť by se jednalo o drobné zmenšení migračních objektů, by musel být konstatován významný negativní vliv). Během vyhodnocení byla stanovena zmírňující opatření. Řada z nich byla během zpracování dokumentace EIA zapracována do technického řešení záměru (realizace navržených mostních objektů pro zachování migrační prostupnosti a oboustranných zábran zamezujících riziku srážek proletujících ptáků s projíždějícími vozidly). Pokud jde o hodnocení navržených podvariant 1–3 kompenzačních opatření za ztrátu retenčního a zásobního prostoru VDNM, nebyl s ohledem na lokality soustavy Natura 2000 shledán rozdíl.

Z posouzení vlivu na krajinný ráz vyplývá, že záměr představuje v některých případech slabý až středně silný, v některých případech silný zásah do krajinného rázu, V žádném z úseku není vyhodnocen vliv na zákonná kritéria § 12 zákona č. 114/1992 Sb. jako stírající. Pro eliminaci silného vlivu byla stanovena zmírňující opatření z hlediska ochrany krajinného rázu, která lze uplatnit

v dalších stupních projektové dokumentace a při realizaci stavby. Navrhovaná opatření jsou stanovena s cílem minimalizace negativního vizuálního vlivu stavby v úsecích a ve významných pohledech, kde je identifikován silný vliv na některá zákonná kritéria, na zásadní či jedinečné znaky krajinného rázu. Jedná se o taková opatření, která mohou přispět k eliminaci vlivu, ale nejedná se o opatření, která by zásadně redukovala míru vlivu. Rozhodujícím úsekem posuzované dálnice D52 z hlediska vlivu na ZCHÚ, na harmonické vztahy v krajině a z hlediska míry snížení estetických hodnot je úsek vedený přes VDNM. Varianta A (dálnice na samostatném násypu) představuje maximálně slabé až středně silné vlivy na estetické hodnoty a harmonické vztahy v krajině a středně silné vlivy na ZCHÚ, varianta B (estakáda) představuje středně silné až silné vlivy na estetické hodnoty, harmonické vztahy a ZCHÚ. Z hlediska porovnání variant je méně konfliktní řešení varianty A. Celkově dokumentace uzavírá, že záměr lze z hlediska velikosti vlivu na krajinu označit za středně velký, z hlediska významnosti vlivu za středně významný.

Posuzovaný záměr nezasahuje do nemovitých kulturních památek. Obecně je třeba konstatovat, že se celá plocha záměru se nachází v klimaticky příznivé úrodné oblasti, vyhledávané téměř všemi na území Moravy se vyskytujícími pravěkými kulturami. To znamená, že celý prostor, na kterém se budoucí stavební práce uskuteční, lze ve smyslu § 22 odst. 2 zákona č. 20/1987 Sb. o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů považovat za území s archeologickými nálezy.

Z hlediska možných přeshraničních vlivů byly v dokumentaci hodnoceny oblasti – obyvatelstvo a veřejné zdraví, ovzduší a klima, hluk a další fyzikální a biologické charakteristiky, voda, půda, přírodní zdroje, biologická rozmanitost, Natura 2000, hmotný majetek a kulturní dědictví. Dotčené území se nachází v lokalitě umístění záměru, a to nejvýše v rozsahu území dotčených obcí. Podle výsledků hodnocení v dokumentaci jsou již v tomto nejbližším prostoru dodrženy všechny požadavky na ochranu životního prostředí a veřejného zdraví. V tomto kontextu je tedy, při zabezpečení požadavků ochrany životního prostředí a veřejného zdraví v nejbližším dotčeném území, vznik významných přeshraničních vlivů prakticky vyloučen. Uvedený závěr byl učiněn mj. na základě přílohy č. 3 a 13 dokumentace. Stěžejní posuzovanou oblastí byla oblast vod, konkrétně možné ovlivnění hraničního vodního toku Včelínek. V této souvislosti bylo hodnoceno zejména možné ovlivnění chemismu vod (i ve vztahu k přirozené salinitě prostředí) v důsledku zimní údržby komunikace. Technické řešení záměru posuzované v dokumentaci bylo upraveno tak, aby nemohlo dojít k ovlivnění těchto atributů na rakouské straně. Tzn. srážkové vody z vozovky budou svedeny do silniční kanalizace, která bude zaústěna do nejbližšího vodohospodářského areálu, tj. do soustavy nádrží složených z usazovací nádrže s odlučovačem ropných látek, retenční nádrže s letním režimem a retenční nádrže se zimním režimem. Dešťové vody ze silnice tedy budou důsledně odváděny přes dostatečně velké dešťové usazovací nádrže vybavené odlučovači ropných látek, takže bude zajištěna ochrana jak proti znečištění běžným provozem, tak ochrana při případných haváriích. Recipientem vypouštěných vod v příhraničním úseku bude závlahový kanál Brod-Bulhary-Valtice, nikoliv vodní tok Včelínek (závlahový kanál je vyústěn do toku Včelínek 200 m za místem, kde tok Včelínek odbočuje mimo státní hranici, jeho další tok je výlučně na českém území).

Obě varianty záměru varianty A – násyp a varianty B – estakáda jsou z hlediska svých vlivů na životní prostředí přijatelné. Varianta A je vhodnější z důvodu menšího vlivu na krajinný ráz a vlivu na pozemky plnící funkci lesa. Varianta B je příznivější z hlediska vlivu na významné krajinné prvky, vlivů na migraci a funkci územního systému ekologické stability, menšího záboru ZPF, vlivu na lokality soustavy Natura 2000 a vlivu na vody.

Při porovnání podvariant 1 až 3 kompenzačních opatření za zmenšení retenčního a zásobního prostoru je v dokumentaci EIA konstatováno, že podvarianta 1 není akceptovatelná (odstranění vyvinuté litorální zóny a narušení migračního koridoru). Podvarianta 2 je hodnocena jako akceptovatelná (bez předpokládaných výraznějších vlivů na biotu), ze 3 navržených podvariant je to varianta s nejmenším vlivem na biotu. V případě realizace podvarianty 3 by došlo k odtěžení pravobřežní bermy Dyje v úseku mezi drnholeckým mostem přes Dyji po železniční most v Jevišovce. Zasaženy by byly pravidelně sečené luční porosty s výskytem bohaté populace zvláště chráněného česneku hranatého. Dočasně by došlo ke snížení úkrytových a hnízdních možností celé řady živočichů. Následně lze očekávat rozvoj litorální zóny v dotčeném území s nabídkou potravních i úkrytových možností pro řadu živočichů. Upravený prostor by však musel být ponechán bez dalších úprav v dlouhodobém horizontu. Podvarianta 3 je vyhodnocena jako akceptovatelná, představuje na jedné straně zásah do významného krajinného prvku a dopadá na zvláště chráněné druhy, na straně druhé však má také potenciál pro vybrané skupiny živočichů, pokud upravený prostor bude ponechán v dlouhodobém horizontu bez dalších úprav. Z hlediska možnosti kompenzace zásobního a retenčního prostoru uvádí dokumentace EIA následující hodnocení. V podvariantě 1 není možné kompenzovat požadované objemy. V podvariantě 2 není žádný prostor pro požadovaný objem kompenzace. V zásobním prostoru se nachází pouze sediment, odtěžení sedimentu nelze dle konzultace s Krajským úřadem Jihomoravského kraje uvažovat za kompenzaci prostoru nádrže. Rozhodující podíl na kompenzačních objemech má podvarianta 3. Dokumentace EIA uzavírá, že z hlediska vyhodnocení podvariant pro kompenzaci retenčního a zásobního prostoru je doporučena podvarianta 3.

Na základě údajů uvedených v předchozích kapitolách dokumentace EIA lze navržený záměr označit pro dané území za akceptovatelný. V rámci předkládané dokumentace EIA byl záměr posouzen ze všech podstatných hledisek. V příslušných kapitolách jsou navržena opatření pro eliminaci, respektive snížení vlivů na jednotlivé složky životního prostředí. Řada opatření navržených v průběhu zpracování dokumentace EIA, resp. jejích příloh již byla zapracována do projektové dokumentace. Z celkového hodnocení vlivů záměru na životní prostředí vyplývá, že předmětný záměr je přijatelný za podmínky realizace opatření uvedených jako opatření k prevenci, vyloučení a snížení všech významných negativních vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví.

Dopisem ze dne 2. 2. 2024 MŽP rozeslalo informaci o dokumentaci EIA dotčeným územním samosprávným celkům a dotčeným orgánům ke zveřejnění a vyjádření. Téhož dne byla dokumentace zveřejněna na internetu v Informačním systému EIA. Každý mohl zaslat své písemné vyjádření k předložené dokumentaci, a to ve lhůtě do 30 dnů ode dne zveřejnění informace o dokumentaci na úřední desce dotčeného kraje. Informace o dokumentaci byla na úřední desce Jihomoravského kraje zveřejněna dne 9. 2. 2024. Termín pro vyjádření českých subjektů k dokumentaci uplynul dne 11. 3. 2024.

Dopisem ze dne 2. 2. 2024 zaslalo MŽP dokumentaci EIA včetně překladu rakouskému Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie s žádostí o vyjádření k dokumentaci a s nabídkou konání mezistátních konzultací ve smyslu čl. 5 Úmluvy o posuzování vlivů na životní prostředí přesahujících hranice států (Espoo úmluva).

K dokumentaci bylo příslušnému úřadu v zákonné lhůtě doručeno celkem 56 vyjádření (7 vyjádření DÚSC, 5 vyjádření DO, 5 vyjádření odboru MŽP a 39 vyjádření veřejnosti a dotčené veřejnosti). Po uplynutí lhůty obdrželo MŽP další 1 vyjádření (revokace vyjádření od společnosti Vodovody a kanalizace, a.s.).

Lhůta pro vyjádření rakouské strany byla na základě žádosti prodloužena do 9. 4. 2024. V prodloužené 60denní lhůtě následně MŽP obdrželo k dokumentaci EIA prostřednictvím Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie 8 dalších vyjádření. Vyjádření Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie obsahovalo informaci, že konzultace ve smyslu čl. 5 Úmluvy o posuzování vlivů na životní prostředí přesahujících hranice států (Espoo úmluva) není požadována.

Veškerá obdržená vyjádření k dokumentaci jsou vypořádána v části V. posudku o vlivech záměru na životní prostředí (dále také „posudek“ nebo „posudek EIA“). Všechny relevantní požadavky vyplývající z vyjádření k dokumentaci byly zpracovatelem posudku zohledněny v rámci návrhu závazného stanoviska a jsou do tohoto závazného stanoviska zapracovány.

Dopisem ze dne 24. 4. 2024 byl zpracováním posudku EIA pověřen RNDr. Milan Macháček, držitel autorizace dle § 19 zákona (osvědčení o odborné způsobilosti č. j. 6333/246/OPV/93, rozhodnutí o prodloužení autorizace č. j. MZP/2021/710/5861). Smyslem posudku je zhodnotit zejména úplnost dokumentace, technické řešení záměru, návrhy opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů na životní prostředí, dále vypořádat všechna obdržená vyjádření k dokumentaci, zohlednit závěry z veřejného projednání a navrhnout příslušnému úřadu stanovisko k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí.

Dne 15. 4. 2024 rozeslalo MŽP pozvánku na veřejné projednání záměru dotčeným územním samosprávným celkům a dotčenému státu ke zveřejnění a dále dotčeným orgánům a zároveň ji zveřejnilo dle § 16 odst. 1 zákona na internetu v Informačním systému EIA. Informace o konání veřejného projednání byla na úřední desce Jihomoravského kraje zveřejněna dne 17. 4. 2024.

V překladu pozvánky na veřejné projednání bylo bohužel chybně uvedeno, že veřejné projednání nebude tlumočeno do němčiny. V českém originálu pozvánky bylo jasně uvedeno, že veřejné projednání tlumočeno bude. Tato chyba v překladu byla napravena až bezprostředně před konáním veřejného projednání, a to dopisem MŽP do Rakouska ze dne 19. 4. 2024 pod č. j. MZP/2024/710/2538, který obsahoval opravený zdvořilostní překlad a omluvu za chybu způsobenou překladatelskou agenturou.

Dne 24. 4. 2024 se od 15:00 hodin konalo v souladu s § 17 zákona první veřejné projednání v sále Radnice v obci Pohořelice, Brněnská 2, 691 23 Pohořelice.

Na veřejném projednání zástupci oznamovatele představili přítomným účastníkům záměr stavby předmětného úseku dálnice D52, technické parametry a účel záměru. Zpracovatelka dokumentace poté seznámila účastníky veřejného projednání s výsledky hodnocení vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví. Zpracovatel posudku RNDr. Milan Macháček konstatoval, že se seznamuje s předmětnou dokumentací, odbornými studiemi a obdrženými vyjádřeními k dokumentaci od českých i rakouských subjektů. Zástupci dotčených územních samosprávných celků, dotčených orgánů, a v rámci navazující diskuze následně i zástupci veřejnosti a dotčené veřejnosti uplatnili svá vyjádření k záměru. Na veřejném projednání byla projednávána témata variant přechodu záměru přes VD Nové Mlýny (včetně kompenzačních opatření vyvolaných variantou A – násyp), vliv záměru na hlukovou situaci, rozptylovou situaci, krajinný ráz a dopravní intenzity, dále téma výstavby migrace, odpočívek či vegetačních úprav. Významným tématem veřejného projednání byl obchvat místní části Pohořelice Nová Ves. Na veřejném projednání bylo projednáno téma způsobu odvádění vod a jeho vlivu na životní prostředí na české i rakouské straně a s tím související téma znečišťování vod. Veřejného projednání se celkem zúčastnilo kolem 80 osob, oficiální zástupce dotčeného státu se nezúčastnil, za rakouské zemědělské podniky Alt-Prerau CZ, s.r.o. a mateřskou společnost Alt-Prerau Landwirtschaftliche Industrie GmbH hospodařící na pozemcích dotčených plánovanou výstavbou na obou stranách státní hranice vystoupila zástupkyně z advokátní kanceláře Czerwenka a partner Brno. Na připomínky a dotazy týkající chloridy znečištěných vod odváděných z dálnice následkem zimní údržby bylo zpracovatelkou dokumentace obratem reagováno a dotazy byly zodpovězeny. Stejně tak bylo reagováno na všechny další vznesené připomínky a dotazy, a to zástupci jednotlivých stran (oznamovatelem, zpracovatelkou dokumentace, zpracovatelem posudku, zástupci MŽP). Veřejné projednání bylo ukončeno dne 24. 4. 2024 cca v 19:00 hodin. Údaje o účasti a závěry z projednání jsou podrobněji uvedeny v zápise z veřejného projednání ze dne 15. 8. 2024 pod č. j. MZP/2024/710/4334.

Zpracovatel posudku požádal dne 11. 7. 2024 o prodloužení lhůty pro vypracování posudku, a to s ohledem na potřebu dořešit konzultačně některé aspekty záměru (na základě výstupů provedených terénních šetření) i ve vztahu k avizovanému opakovanému veřejnému projednání. Dne 15. 7. 2024 MŽP tuto lhůtu prodloužilo sdělením č. j. MZP/2024/710/3485.

Za účelem zajištění přístupu k informacím a možnosti aktivní účasti veřejnosti a dotčené veřejnosti i z dotčeného státu (Rakouska) v souladu s čl. 2 odst. 6 Úmluvy o posuzování vlivů na životní prostředí přesahujících hranice států (Espoo úmluva) bylo nařízeno konání opakovaného veřejného projednání. Dne 29. 7. 2024 rozeslalo MŽP pozvánku na opakované veřejné projednání záměru dotčeným územním samosprávným celkům a dotčenému státu ke zveřejnění a dále dotčeným orgánům a zároveň ji zveřejnilo dle § 16 odst. 1 zákona na internetu v Informačním systému EIA. Informace o konání veřejného projednání byla na úřední desce Jihomoravského kraje zveřejněna dne 30. 7. 2024.

Dopisem ze dne 1. 8. 2024 č. j. MZP/2024/710/3359 MŽP zpracovatele posudku informovalo mj. o tom, že bylo nařízeno konání opakovaného veřejného projednání a zaslalo dopisy týkající se opakování veřejného projednání. Předmětným dopisem byla stanovena zcela nová lhůta pro zpracování posudku v délce 60 dnů dle § 9 odst. 3 zákona, která měla uplynout dne 1. 10. 2024.

Opakované veřejné projednání se konalo dne 3. 9. 2024, a bylo, stejně jako první veřejné projednání, tlumočeno do německého jazyka. Opakované veřejné projednání se konalo od 14:00 hodin v sále Radnice v obci Pohořelice, Brněnská 2, 691 23 Pohořelice.

Na opakovaném veřejném projednání zástupci oznamovatele představili přítomným účastníkům záměr stavby předmětného úseku dálnice D52, technické parametry a účel záměru. Zpracovatelka dokumentace poté seznámila účastníky veřejného projednání s výsledky hodnocení vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví. Zpracovatel posudku RNDr. Milan Macháček prezentoval svou roli, postup a fázi zpracovávání posudku. Dokumentaci označil za kvalitně zpracovanou a nacházející se v takovém stavu, že je možné ji vyhodnotit a sepsat k ní oponentní posudek EIA. Upozornil na komplikovanou situaci z hlediska protichůdných tendencí z hlediska ochrany jednotlivých složek životního prostředí navzájem. Dále uvedl, že posudek je rozpracován, přičemž se zpracovatel zabývá oběma variantami A i B přechodu přes vodní nádrž. Mimo jiné i na základě diskuse, která proběhla během prvního veřejného projednání, považuje zpracovatel posudku za potřebné řešení průběžné obslužné komunikace podél Nové Vsi. Dále hovořil i o dalších aspektech záměru, kterými se zabývá. Zástupci dotčených územních samosprávných celků, dotčených orgánů, a v rámci navazující diskuse následně i zástupci veřejnosti a dotčené veřejnosti uplatnili svá vyjádření k záměru. MŽP upozornilo účastníky na to, že připomínky uplatněné na veřejném projednání dne 24. 4. 2024 jsou již nyní součástí procesu posuzování vlivů na životní prostředí a není nutné je na opakovaném veřejném projednání znovu uplatňovat. Na opakovaném veřejném projednání byla projednávána témata obchvatu obce Nová Ves, vlivů záměru na krajinný ráz, na VD Nové Mlýny (bezpečnost, rekreační využití atp.), na hlukovou situaci a chráněné druhy živočichů a rostlin. Stejným tématem byly, stejně jako na prvním veřejném projednání, varianty přechodu záměru přes VD Nové Mlýny. Opakovaného veřejného projednání se celkem zúčastnilo kolem 40 osob, oficiální zástupce dotčeného státu, ani jiný zástupce z Rakouska se nezúčastnili.

Na vznesené připomínky a dotazy bylo zástupci jednotlivých stan (oznamovatelem, zpracovatelkou dokumentace, zpracovatelem posudku, zástupci MŽP) reagováno. Veřejné projednání bylo ukončeno dne 3. 9. 2024 cca v 16:30 hodin. Údaje o účasti a závěry z projednání jsou podrobněji uvedeny v zápise z veřejného projednání ze dne 23. 10. 2024 pod č. j. MZP/2024/710/4337.

Na základě průběhu opakovaného veřejného projednání (a dalších získaných informací) a s ohledem na povahu některých vyjádření veřejnosti k dokumentaci, které vyžadovaly oficiální reakci oznamovatele k některým aspektům přípravy a realizace záměru, požádal zpracovatel posudku o opakované prodloužení lhůty pro zpracování posudku dne 30. 9. 2024. Tato lhůta byla prodloužena do 21. 10. 2024 dopisem MŽP č. j. MZP/2024/710/4403 dne 18. 10. 2024. Dne 15. 10. 2024 zpracovatel posudku požádal oznamovatele o poskytnutí doplňujících údajů pro vypracování posudku, které bylo poskytnuto ze strany ŘSD, závodu Brno dne 25. 10. 2024, doplňující vysvětlení bylo oznamovatelem poskytnuto dne 5. 11. 2024. Ve stanovené lhůtě 21. 10. 2024 nebyl posudek předložen.

Na základě nedodržení lhůty stanovené podle § 9 odst. 3 zákona vyzvalo MŽP dle § 9 odst. 8 věty první zákona k jeho předložení v dodatečné lhůtě 15 dní, tedy nejdéle do 5. 11. 2024.

Dne 24. 2. 2025 na MŽP předložen posudek zpracovaný RNDr. Milanem Macháčkem na základě přílohy č. 5 k zákonu. Přílohou č. 2 posudku je i Posouzení naturového hodnocení (dle § 45i zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů), RNDr. Milan Macháček, leden 2025 (dále také „oponentní naturové posouzení“). Zpracovatel posudku s ohledem na údaje obsažené v dokumentaci, v obdržených vyjádřeních k dokumentaci, průběh obou veřejných projednání, doplňujících informací, na základě vlastního šetření v dotčeném území a s ohledem na ověření vstupních parametrů a údajů uvedených v dokumentaci EIA dospěl k závěru, že navržené řešení záměru v obou variantách umožňuje zajištění ochrany životního prostředí a veřejného zdraví v míře požadované příslušnými legislativními předpisy. Zpracovatel posudku navrhl vydat souhlasné závazné stanovisko s celkem 96 závaznými podmínkami za účelem prevence, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzace negativních vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví a za účelem monitorování a rozboru vlivů záměru na životní prostředí (některé z podmínek jsou společné pro obě varianty záměru, některé z nich jsou stanoveny specificky pouze pro jednu z variant záměru).

Zpracovatel posudku konstatoval, že předložená dokumentace EIA je vypracována v souladu s požadavky stanovenými § 8 zákona a v rozsahu přílohy č. 4 k zákonu. Dokumentace EIA posuzuje záměr ze všech zákonem stanovených aspektů. Zpracovatel posudku konstatoval, z hlediska vlivů na zájmy ochrany přírody a krajiny, zborů lesních pozemků a zemědělské půdy by bylo zachování současného stavu (varianta nulová) příznivější, z hlediska vlivů na veřejné zdraví, ovzduší a akustickou situaci je jednoznačně výhodnější varianta aktivní. Obě předložené varianty úseku 5205 (varianta A – násyp a B – estakáda) jsou z hlediska svých vlivů na jednotlivé složky životního prostředí a veřejné zdraví natolik protichůdné, že prakticky nelze standardním metodickým postupem stanovit jednoznačnou výhodnost jen jedné z nich. Ve věci vyhodnocení variantního řešení kompenzačních opatření za ztrátu zásobního a retenčního prostoru horní nádrže VDNM realizací varianty A úseku 5205 – násyp zpracovatel posudku konstatoval, že je doporučena podvarianta 3 za předpokladu respektování souhrnu podmínek a zmírňujících opatření především z hlediska zájmů ochrany přírody a krajiny. Zároveň ovšem zdůraznil, že v případě změny požadovaného objemu kompenzačních opatření je účelné upřednostnit podvariantu 2, jelikož vykazuje nejpríznivější vyhodnocení z hlediska vlivů na zájmy ochrany přírody a krajiny. Podvarianta 1 není považována za přijatelnou, jak z pohledu nedostatečné náhrady objemu VDNM, tak z důvodu negativních vlivů na zájmy chráněné zákonem č. 114/1992 Sb. Za podmínky plnění podmínek formulovaných v návrhu souhlasného závazného stanoviska je záměr (v úseku 5205 v obou předložených podvariantách a v případě kompenzačních opatření v podvariantě 2 a 3) z hlediska vlivů na životní prostředí akceptovatelný s tím, že stěžejním aspektem je rozpracování navazující projektové dokumentace z hlediska přípravy území, dořešení obslužné komunikace kolem dálnice D52 mimo zastavěné území sídla Nová Ves a zejména účinnější nastavení všech opatření, podmínek a zásad z hlediska prevence vlivů na obyvatelstvo a veřejné zdraví, z hlediska propracování ochrany kvality povrchových a podzemních vod pro všechny fáze záměru (včetně ochrany hraničního povodí Včelínku a prevence vlivů přeshraničních) a z hlediska propracování všech relevantních opatření z hlediska ochrany přírody a krajiny. Pro všechny tyto stěžejní aspekty je akceptovatelnost podpořena navržením a prováděním příslušného monitoringu jak před vlastní výstavbou, tak během fáze realizace, a i ve fázi provozu.

Zpracovatel posudku se ztotožnil se závěry dokumentace EIA v tom smyslu, že posuzovaný záměr je z hlediska ochrany životního prostředí a veřejného zdraví akceptovatelný při splnění podmínek souhlasného závazného stanoviska. Zpracovatel posudku doporučil vydat k záměru souhlasné stanovisko ve smyslu zákona, a to pro variantu A i variantu B a pro podvarianty 2 a 3 kompenzačních opatření, a to za podmínek specifikovaných v návrhu závazného stanoviska, který je součástí posudku.

Částka za zpracovaný posudek ve smyslu § 18 odst. 3 zákona, snížená o smluvní pokutu z prodlení vyplývající z uzavřené smlouvy o zpracování posudku, byla oznamovatelem uhrazena dne 30. 6. 2025.

Na základě výše uvedeného, spisové dokumentace, dokumentace EIA, vyjádření k ní podaných, obou veřejných projednání a posudku se příslušný úřad ztotožnil se závěry posudku a dospěl k závěru, že negativní vlivy posuzovaného záměru nepřesahují míru stanovenou zákony a dalšími předpisy a že předmětný záměr lze při respektování podmínek tohoto závazného stanoviska realizovat, a tedy vydat souhlasné závazné stanovisko pro obě předložené varianty A – násyp i B – estakáda. Při zohlednění uvedených podmínek nelze podle názoru příslušného úřadu u žádné z obou předložených variant konstatovat, že by jedna z nich byla z hlediska svých vlivů výrazně příznivější nebo nepříznivější než druhá, přičemž lze ovšem současně u obou variant konstatovat, že jsou při zohlednění uvedených podmínek z hlediska svých vlivů přijatelné. Příslušný úřad dále uvádí, že z hlediska vyhodnocení podvariant pro kompenzaci retenčního a zásobního prostoru je podvarianta 2 nejpříznivější, bez předpokládaných výraznějších vlivů na biotu, při respektování podmínek navržených posudkem. Jako akceptovatelnou příslušný úřad dále hodnotí podvariantu 3 za předpokladu respektování souhrnu podmínek a zmírňujících opatření především z hlediska zájmů ochrany přírody a krajiny. Varianta 1 není z pohledu příslušného úřadu akceptovatelná z hlediska zájmů ochrany přírody a krajiny (odstranění vyvinuté litorální zóny a narušení migračního koridoru) a nelze jí považovat za přijatelnou ani z hlediska vodohospodářských potřeb. Příslušný úřad tak dospěl k závěru, že umožní realizaci podvarianty 2 a 3 kompenzačního opatření, přičemž nelze jednoznačně stanovit jejich pořadí (nižší a zároveň nedostatečný rozsah kompenzace v podvariantě 2 a s ním spojené nižší vlivy na životní prostředí, dostatečný rozsah kompenzace v podvariantě 3, který umožní realizaci varianty A, a s ním spojené větší, ale stále akceptovatelné vlivy na životní prostředí). Podrobnější odůvodnění výběru variant a podvariant je uvedeno níže v kapitole „Pořadí variant (pokud byly předloženy) z hlediska vlivů na životní prostředí“, a to včetně detailních závěrů k ovlivnění jednotlivých složek životního prostředí a veřejného zdraví.

Odůvodnění stanovených podmínek:

V posudku je v návrhu stanoviska uvedeno celkem 96 podmínek (s řadou dílčích bližších specifikací s tím, že některé z podmínek jsou stanoveny pro obě navrhované varianty záměru, některé podmínky jsou pak stanoveny pouze pro některou z variant záměru) pro fázi přípravy, realizace a provozu záměru, které jsou stanoveny zejm. za účelem prevence, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzace negativních vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví, z toho 7 podmínek stanovuje povinnost monitorování a rozboru vlivů záměru na životní prostředí.

Do podmínek souhlasného závazného stanoviska byly zahrnuty podmínky vyplývající z předložené dokumentace EIA, formulované na základě obdržení vyjádření a podmínky navržené zpracovatelem posudku. Do souboru podmínek byly dále zahrnuty podmínky, které vyplynuly z procesu posuzování vlivů záměru na životní prostředí a jsou stanoveny za účelem eliminace negativních vlivů záměru na konkrétní složky životního prostředí. Do podmínek tohoto závazného stanoviska byly zahrnuty rovněž podmínky, které zákonnou povinnost zpřesňují či blíže specifikují. Do podmínek závazného stanoviska nebyly zahrnuty podmínky, které bez dalšího pouze upozorňují na povinnosti stanovené platnými právními předpisy, nebo ukládají povinnost, která je zakotvená v platném závazném rozhodnutí vydaném orgánem státní správy.

Podmínky uvedené v návrhu stanoviska v posudku byly v tomto závazném stanovisku příslušným úřadem formálně, resp. stylisticky upraveny bez dopadu na jejich věcný obsah. Dále byly provedeny konkrétní úpravy s dopadem na věcný obsah podmínek, které jsou popsány níže v rámci komentářů k jednotlivým podmínkám. Současně došlo ke změně číslování podmínek oproti návrhu stanoviska v posudku – podmínka č. 64 byla vytvořena sloučením podmínek č. 64 – 72 návrhu stanoviska v posudku. Podmínky č. 65, 68, 74, 75, 78, 79, 81, 87 a 96 byly do stanoviska doplněny nad rámec návrhu stanoviska v posudku, a to na základě dokumentace (podmínky č. 75, 78, 79, 81) a na základě posudku a oponentního naturového posouzení (podmínky č. 65, 68, 74, 87, 96). Podmínka č. 88 návrhu stanoviska v posudku byla příslušným úřadem zahrnuta do podmínky č. 92.

Pro všechny podmínky tohoto závazného stanoviska platí, že byly stanoveny způsobem, který upravuje § 5 odst. 4 zákona, jenž je dále promítnut v náležitostech dle přílohy č. 4 k zákonu (část D. IV), přílohy č. 5 k zákonu (části IV a VII) a přílohy č. 6 k zákonu (části I.8 a I.9) a v § 9a odst. 1 zákona, který k jejich stanovení příslušný úřad opravňuje. Celkem tedy bylo v rámci tohoto závazného stanoviska stanoveno 96 podmínek za účelem prevence, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci negativních vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví a podmínek pro monitorování a rozbor vlivů záměru na životní prostředí.

Podmínky závazného stanoviska přihlížejí k charakteru předmětného záměru a k charakteristikám prostředí, do kterého je umístěn. Ve stanovených podmínkách je kladen důraz na přípravu záměru a jeho vlastní realizaci.

Odůvodnění podmínek pro fázi přípravy záměru společných pro obě varianty:

Podmínka č. 1 - byla navržena zpracovatelem posudku jako opatření k minimalizaci vlivů záměru životního prostředí a reaguje na připomínky města Pohořelice, Městského úřadu Pohořelice, vyjádření spolků a na průběh obou veřejných projednání. Těžiště připomínek se týkalo především nevhodného řešení situace, kdy by byl prakticky zrušen stávající obchvat místní části Nová Ves města Pohořelice, který za současného stavu reálně představuje stávající silnice I/52. Připomínky k této věci rovněž opakovaně zaznívaly zejména na prvním veřejném projednání dne 24. 4. 2024, kdy z diskuse vyplynula především obava ze zústení obslužných komunikací do části obce Nová Ves (i z hlediska provozu v rámci mimořádných událostí na dálnici), tedy z následného zvýšení dopravní zátěže, zvýšení hluku, prašnosti a potenciálního nebezpečí kolizí s občany v zastavěném území sídla Nová Ves. Zpracovatel posudku uznal uvedené požadavky za plně legitimní s tím, že trasování obslužné

dopravy podél dálnice nebo odkláněné dopravy z dálnice v případě mimořádných událostí přes zastavěné území tohoto sídla je nutno pokládat za rizikové. A to i přes skutečnost, že případné zvýšení dopravy na průjezdu Novou Vsí bylo podrobeno studiím v několika variantách dopravního modelu, který byl podkladem pro hodnocení na veřejné zdraví z hlediska hluku i ovlivnění ovzduší, a bylo prokázáno, že nedojde k překročení hygienických limitů. Na základě provedených konzultací zpracovatele posudku s oznamovatelem v mezidobí od řádného veřejného projednání (24. 4. 2024) k opakovanému veřejnému projednání (3. 9. 2024) byl učiněn předběžný výstup ve smyslu, že z bezpečnostních důvodů a z potřeby zachovat kontinuální bezpečné propojení v souběhu s dálnicí pro případ mimořádných událostí, ale především za účelem minimalizace výše uvedeného rizika, je nezbytné uvažovat s přípravou a výstavbou takové komunikace, což na opakovaném veřejném projednání dne 3. 9. 2024 zaznělo i od zpracovatele posudku jako reakce na část vznesených obav. V rámci požadovaného doplnění údajů oznamovatel potvrdil, že pokud takové minimalizační opatření z procesu EIA vzejde, zahrne toto řešení do plnohodnotného rozsahu stavby 5204 (plnění závazné podmínky stanoviska EIA).

Naplnění uvedené podmínky pokládá zpracovatel posudku za klíčový aspekt přípravy a realizace úseku 5204 posuzované dálnice D52, protože tím bude zajištěno, že nebude docházet k průjezdům zastavěným územím Nové Vsi (např. při uzavření dálnice), čímž dojde ke snížení výše popsaných rizik v místní části Pohořelic Nová Ves. Požadovanou obslužnou obchvatovou komunikaci kolem sídla Nová Ves s maximálním využitím stávající stopy silnice I/52 je možno důsledně a zcela realizovat v rámci koridoru vymezeného pro dálnici D52 platnými Zásadami územního rozvoje Jihomoravského kraje. Jediná reálná trasa bude přimknuta podél západní strany budoucí dálnice D52. Požadovaná obchvatová komunikace naváže na navržené nové propojení stávající silnice II/395 se stávající silnicí III/39616 (které je navrženo od stávající křižovatky silnic II/381, II/395 a III/39611 souběžně s novou dálnicí D52 až po místo stávající křižovatky silnic I/52 a III/39616), které je součástí záměru. Právě v prostoru stávající křižovatky silnic I/52 a III/39616 bude počátek požadovaného úseku obslužné komunikace, která bude vedena v souběhu s trasou dálnice D52 (západně od dálnice, východně od Nové Vsi), přičemž konec úseku požadované obslužné komunikace bude přibližně v místě křížení Mlýnského náhonu z Novoveského rybníka u rybníka Čahoun, kde současně těleso navržené dálnice D52 opouští trasu stávající silnice I/52, na jejíž relikv požadovaná komunikace naváže a jehož prostřednictvím se v prostoru dnešní křižovatky silnic I/52 a II/396 napojí na stávající silniční síť. Tím, že je požadovaný úsek obslužné komunikace tímto minimalizačním opatřením směřován do souběhu s navrženou trasou dálnice D52, je zaručeno, že vlivy této komunikace jsou zahrnuty ve stávajícím vyhodnocení koridoru dálnice D52 z hlediska dopadů na akustickou a imisní situaci, veřejné zdraví a další vyhodnocované složky životního prostředí, a to i z toho důvodu, že rovněž stávající silnice I/52 se v rámci tohoto koridoru již v současné době nachází. Tudíž nelze očekávat nové významné vlivy (např. hluk, veřejné zdraví, ovzduší, kontext ovlivnění kvality podzemních či povrchových vod), trasa se nachází v území mezi navrhovanou dálnicí a východním okrajem sídla Nová Ves, tedy dále od polohy vodních zdrojů Nová Ves pro veřejné zásobování vodou. Na základě vyhodnocení předpokládaných účinků (resp. vlivů) tohoto opatření v souladu s § 5 odst. 4 zákona proto zpracovatel posudku dospěl k závěru, že předpokládaný minimalizační efekt tohoto opatření lze potvrdit a že vznik jiných významných vlivů vyvolaných tímto opatřením nelze očekávat. Proto toto minimalizační opatření zahrnul do návrhu

stanoviska EIA v posudku. Příslušný úřad se s hodnocením zpracovatele posudku ztotožnil, a předmětné opatření uložil jako závaznou podmínku tohoto stanoviska. V této souvislosti je nutno opětovně zdůraznit posudkem mnohokrát deklarovanou okolnost, že sídlo Nová Ves by byla jediným sídlem u celé trasy navrhované dálnice (ve všech třech úsecích), které nedisponuje obchvatovou obslužnou komunikací mimo zastavěné území, a to i s ohledem na bezprostřední blízkost navrhované dálnice.

Z průběžné pracovní komunikace s oznamovatelem je příslušnému úřadu známo, že oznamovatel již na základě průběhu procesu EIA zadal zpracování projektové dokumentace této komunikace (jako stavební objekt SO 124 Přeložka silnice II/395) ve stupni DUSP (projektová dokumentace pro vydání společného povolení), z níž vyplývá, že parametry komunikace budou následující: návrhová kategorie S 7,5/70, celková délka cca 1,8 km nepočítaje počáteční úsek, který je již součástí záměru, a koncový úsek, který využije stávající těleso silnice I/52.

Znění této podmínky uvedené v návrhu stanoviska v posudku bylo příslušným úřadem zkonkretizováno ve smyslu doplnění návrhové kategorie a trasování za účelem její jednoznačnosti.

Podmínka č. 2 - byla navržena zpracovatelem posudku a směřuje k minimalizaci vlivů na obyvatelstvo jak z hlediska bezpečnosti provozu (snížení rizika vzniku dopravních nehod), tak i vlivů na ovzduší a akustickou situaci po dobu mimořádné situace. Kontext vzniku mimořádné situace pro úsek 5204 a jejího řešení byl rovněž motivem pro zpracovatele posudku ve vztahu k prevenci nežádoucích vlivů průjezdů při těchto situacích zastavěným územím sídla Nová Ves, protože toto sídlo je jediným na hlavní trase D52, která nemá v rámci navrhovaného řešení garantovanou obslužnou komunikaci mimo zástavbu (přichází o obchvatovou funkci stávající silnice I/52). Na základě provedených konzultací na úrovni oznamovatele byla odůvodněna nutnost zajištění obslužné komunikace mimo zastavěné území. Dále viz podrobné odůvodnění předchozí podmínky č. 1.

Podmínka č. 3 - byla navržena zpracovatelem posudku, vyplývá z reakce na obdržení písemná vyjádření k dokumentaci a směřuje k zachování dostupnosti všech stavbou rozdělených pozemků.

Podmínka č. 4 - vyplývá z dokumentace EIA, byla modifikována zpracovatelem posudku a směřuje k minimalizaci emisí ze stavební činnosti a spojených s provozem stavebních mechanismů, zejména prachových částic PM₁₀ a PM_{2,5}. Z hlediska minimalizace vlivů na ovzduší bylo v rámci posudku na straně bezpečnosti navrženo respektovat přísnější opatření pro omezování emisí v etapě výstavby.

Znění této podmínky uvedené v návrhu stanoviska v posudku bylo příslušným úřadem upraveno následovně. Do návěští podmínky bylo doplněno sousloví „stavební činnosti“ za účelem upřesnění a současně vypuštěno slovo „aktualizovaných“, bez dopadu na věcný obsah podmínky. Původní bod c) (nynější bod d)) byl doplněn o dovětek „s vysokým výkonem“ tak, aby znění odpovídalo návrhu opatření uvedenému v dokumentaci EIA. Původní body d), e), f), částečně g), h), n), které byly zpracovatelem posudku převzaty z rozptylové studie, byly příslušným úřadem zahrnuty do obecnějšího bodu a) odkazujícího na opatření vyplývající z rozptylové studie. Uvedenou úpravou je zajištěno rovněž plnění dalších opatření, jež nebyla do návrhu stanoviska v posudku explicitně přejata.

Podmínka č. 5 - byla formulována zpracovatelem posudku a směřuje k vyhodnocení vlivů výstavby na imisní zátěž v zájmovém území. Z hlediska minimalizace vlivů na ovzduší bylo v rámci posudku na straně bezpečnosti navrženo požadovat hodnocení pro celou etapu výstavby.

Znění této podmínky uvedené v návrhu stanoviska v posudku bylo příslušným úřadem upraveno ve smyslu vypuštění slova „aktualizovaných“, bez dopadu na věcný obsah podmínky.

Podmínka č. 6 - byla formulována zpracovatelem posudku a směřuje k aktualizaci vyhodnocení příspěvků záměru k imisní zátěži zájmového území se zohledněním případných legislativních změn z hlediska imisních limitů a změn v imisním pozadí zájmového území včetně případných změn v realizaci dopravních staveb, které jsou zahrnuty v posuzovaných dopravních scénářích. Část podmínky obsažená v bodě e), týkající se vlivů na klima, vyplývá z vyjádření Děti Země, které upozorňují na to, že toto hodnocení by mělo být navázáno na dokumenty o hodnocení klimatu dle legislativy EU. Požadovanou bilanci bude účelné využít rovněž v rámci procesu prověřování infrastruktury z hlediska klimatického dopadu (climate proofing).

Znění této podmínky uvedené v návrhu stanoviska v posudku bylo příslušným úřadem konkretizováno ve smyslu doplnění, na podkladě čeho (z přesněné technické řešení, výběr konkrétní varianty) bude rozptylová studie aktualizována.

Podmínka č. 7 - vychází z dokumentace EIA, byla modifikována zpracovatelem posudku a byla stanovena za účelem minimalizace vlivů hluku v etapě výstavby s tím, že aktualizované ZOV budou podkladem pro zpracování hlukové studie pro etapu výstavby. Vypuštění staveništní dopravy v noční době (22:00 – 06.00 hod.) vychází z potřeby prevence případného atakování nižších hygienických limitů dle příslušných hygienických předpisů.

Znění této podmínky uvedené v návrhu stanoviska v posudku bylo příslušným úřadem upraveno tak, že z návětí podmínky bylo vypuštěno slovo „aktualizovaných“ - bez dopadu na věcný obsah podmínky. Do podmínky byl nově doplněn obecnější bod a) odkazující na opatření vyplývající z hlukové studie. Uvedenou úpravou je zajištěno plnění dalších opatření, jež nebyla do návrhu stanoviska v posudku explicitně přejata.

Podmínka č. 8 - vychází z dokumentace EIA, byla modifikována zpracovatelem posudku a směřuje k vyhodnocení vlivů výstavby na hlukovou zátěž v zájmovém území na základě ZOV a upřesněných znalostí o nasazení stavební techniky ve vztahu k plnění hygienického limitu.

Znění této podmínky uvedené v návrhu stanoviska v posudku bylo příslušným úřadem upraveno tak, že z návětí podmínky bylo vypuštěno slovo „aktualizovaných“, bez dopadu na věcný obsah podmínky.

Podmínka č. 9 - byla formulována zpracovatelem posudku na základě obdržených vyjádření k dokumentaci EIA. Podmínka je stanovena za účelem aktualizace hlukové studie pro etapu provozu, zohledňuje realizaci dosud navržených protihlukových opatření a současně zabezpečuje případné rozšíření akustického posouzení i na další komunikace tam, kde bude na základě aktuálního dopravního modelu zjištěn nárůst hodnot $L_{Aeq,T}$ (ekvivalentní hladiny akustického tlaku A), s požadavkem na provedení detailního akustického posouzení těchto lokalit a navržení vhodných kompenzačních opatření pro relevantní stavy dopravního řešení.

Znění této podmínky uvedené v návrhu stanoviska v posudku bylo příslušným úřadem formálně upraveno ve smyslu přeskupení jednotlivých požadavků do přehlednější posloupnosti (nejprve požadavky směřující k průběhu aktualizace hlukové studie, poté požadavek na její projednání a následují požadavky na převzetí navržených opatření do projektové dokumentace). V návěští podmínky je nově odkazováno na výběr konkrétní varianty. Bod a) byl formálně doplněn o odkaz na hlukovou studii k záměru. Bod c) byl doplněn o podmínku, při jejímž splnění budou navržena vhodná kompenzační opatření (tzn. při překročení hygienických limitů). Bod f) této podmínky byl z důvodu nesouladu mezi naturovým hodnocením a posudkem příslušným úřadem (po konzultaci se zpracovatelem posudku) upraven tak, že vypiskované proužky mají být v šířce 25-30 mm, tzn. širší, z hlediska ochrany ptactva se jedná o bezpečnější řešení. Bod g) byl formálně doplněn o odkaz na navazující projektovou dokumentaci.

Podmínka č. 10 - vychází z dokumentace EIA, byla modifikována zpracovatelem posudku a byla stanovena za účelem minimalizace vlivů na soukromý a veřejný hmotný majetek v etapě výstavby z hlediska stavebních prací a dopravních tras.

Příslušným úřadem byl doplněn nový bod a) vztahující se k vlivům v důsledku dopravy (mj. na psychickou pohodu obyvatel), a to na základě návrhu podmínky v posudku (jež nebyla zahrnuta do návrhu stanoviska). Dále byl zpřesněn bod b) podmínky s cílem akcentovat pasportizaci objektů také v blízkosti přepravních, příjezdových či objízdných tras.

Podmínka č. 11 - byla formulována zpracovatelem posudku. Je tak reagováno na seznam dokumentací EIA navrhovaných přeložek vodních toků. V zásadě lze uvedený seznam akceptovat s tím, že v rámci navazující projektové dokumentace bude nutno podrobně rozpracovat uváděné stavební objekty s cílem minimalizovat jen ryze technicistní přístupy. Délky přeložek některých malých vodotečí v úseku 5204 podle zatím předloženého pojetí mohou zhoršit ekologický stav těchto vodních toků.

Podmínky č. 12 a 13 - podmínka č. 12 vycházející z dokumentace EIA a podmínka č. 13 vycházející z posudku byly navrženy za účelem zajištění ochrany kvality povrchových i podzemních vod pro vodní zdroj Nová Ves ve správě společnosti Vodovody a kanalizace Břeclav, a.s. (VaK Břeclav) a jeho okolí. Podmínka č. 12 je reakcí na okolnost, že v dokumentaci EIA byl navržen oddílný systém nakládání s dešťovými vodami s rozdělením na letní a zimní režim pro hraniční povodí Včelínku, tedy pro úsek 5206, kdy je mj. pro zachytávání vod ze zimní údržby navrhováno vytvořit zimní retenčně vypařovací nádrže (zdůrazněno i podmínkou č. 18 dokumentace EIA). Dle názoru zpracovatele posudku je nutno analogický režim nastavit i pro úsek 5204, který prochází v bezprostřední blízkosti ochranného pásma vodního zdroje Nová Ves. Podmínka vychází i z okolnosti, že i na základě dokumentací EIA provedeného rozboru je nezbytné z důvodu ochrany ochranného pásma vodních zdrojů Nová Ves uplatnit systém diferencovaného řešení i pro úsek 5204, protože stávající silnice I/52, jejíž stopa je využita i pro realizaci úseku 5204, prochází bezprostředně podél západní hranice ochranného pásma vodních zdrojů Nová Ves. Podmínka je zároveň reakcí na obavy správce vodního zdroje, které byly uplatněny písemně v prvním vyjádření k dokumentaci, dále v rámci písemných vyjádření spolků či města Pohořelice a byly podrobně řešeny i v rámci obou veřejných projednání. Uvedená opatření musí být doplněna

a provázána s odpovídajícím systémem monitoringu povrchových a podzemních vod v okolí tohoto zdroje (jak jej stanovují podmínky č. 92 a č. 93).

Znění podmínky č. 12 uvedené v návrhu stanoviska v posudku bylo příslušným úřadem po konzultaci se zpracovatelem posudku doplněno o druhou část podmínky, která vychází z dokumentace EIA a bylo opomenuto její převzetí mezi opatření k prevenci, vyloučení a snížení všech významných negativních vlivů na životní prostředí. Znění podmínky č. 13 uvedené v návrhu stanoviska v posudku bylo formálně doplněno o specifikaci, o jaké zábrany se jedná (proti rozstříku prostředků pro zimní údržbu) – jedná se o formální doplnění, význam patrný z kontextu dalších podmínek.

Podmínky č. 14 a 15 - vycházejí z dokumentace EIA a týkají se navazující části úseku 5204 mimo ochranná pásma vodního zdroje Nová Ves včetně začátku úseku 5205 v severní části po počátek přechodu horní nádrže VDNM. Výstupy dokumentace EIA byly doplněny zpracovatelem posudku o konkrétní podmínky z hlediska ochrany povrchových i podzemních vod. Opět je nutno doplnit, že uvedená opatření musí být účinně doplněna a provázána s odpovídajícím systémem monitoringu povrchových a podzemních vod i pro tento úsek řešené komunikace po přechod VDNM (jak jej stanovují podmínky č. 92 a č. 93).

Znění podmínky č. 14 bylo příslušným úřadem na základě konzultace se zpracovatelem posudku konkretizováno o přesné označení bezejmenné vodoteče.

Podmínky č. 16 a 17 - byly navrženy zpracovatelem posudku na základě výstupů dokumentace EIA a týkají se závěrečného úseku 5206 z hlediska prevence, eliminace či minimalizace vlivů na kvalitu povrchových i podzemních vod. Jde o důsledné zajištění ochrany části trasy procházející povodím hraničního toku Včelínek a křížící řadu drobných vodních toků tohoto povodí, kdy výstupy dokumentace EIA pro tento úsek nebyly účinně propsány do kapitoly D.IV. dokumentace EIA. Důvodem pro úpravu a doplnění podmínek byly zejména připomínky a vyjádření rakouské strany, dále českých spolků, části české veřejnosti, a to včetně zdůraznění těchto aspektů na veřejném projednání. V rámci navrhovaných podmínek jde mj. i o zajištění prevence nežádoucích rozstříků prostředků pro zimní údržbu mimo dálnici. Opět je nutno doplnit, že uvedená opatření musí být účinně doplněna a provázána s odpovídajícím systémem monitoringu povrchových a podzemních vod i pro tento úsek řešené komunikace (jak jej stanovují podmínky č. 92 a č. 93).

Znění podmínky č. 16 uvedené v návrhu stanoviska v posudku bylo příslušným úřadem formálně doplněno o specifikaci toku Včelínek. Znění podmínky č. 17 uvedené v návrhu stanoviska v posudku bylo příslušným úřadem upraveno ve smyslu potřeby prvotního prověření možných technických řešení zábran proti rozstříku prostředků pro zimní údržbu a jejich následného návrhu v rámci navazující projektové dokumentace až po zhodnocení výhod/nevýhod ve vztahu k dalším relevantním složkám životního prostředí. Dle dostupných informací jsou předmětné zábrany v současné době řešeny jako betonové zábrany, jejichž umístění má negativní dopad ve smyslu zvýšení trvalých záborů. Splnění podmínky je tedy podmíněno hledáním vhodného technického řešení i s ohledem na další relevantní složky životního prostředí.

Podmínka č. 18 - vychází z dokumentace EIA a byla navržena za účelem prověření dopadu konkrétních stavebních objektů na odtokové poměry v průběhu povodně.

Znění této podmínky uvedené v návrhu stanoviska v posudku bylo příslušným úřadem rozšířeno na základě dokumentace EIA tak, aby se podmínka vztahovala i na další části stavby umístěné v záplavovém území. Znění podmínky bylo dále upraveno tak, aby v případě negativního ovlivnění odtokových poměrů v důsledku navrženého záměru byla přijata potřebná opatření v podobě změn projektového řešení. Příslušný úřad tedy požadavek vyplývající již z dokumentace EIA respektuje, ale zároveň tuto podmínku převzatou do návrhu stanoviska v posudku upravil, resp. zpřísnil do podoby, která ukládá v případě negativního ovlivnění odtokových poměrů při povodni upravit technické řešení záměru.

Podmínka č. 19 - byla formulována zpracovatelem posudku z důvodu potřeby výrazně minimalizovat dočasné záборы ZPF, zejména pak v úseku, kdy hlavní trasa opouští stopu stávající silnice I/52 a závěr úseku prochází i územím JZ výběžku CHKO Pálava. Kritérium minimalizace dočasných záborů by mělo být jedním z požadavků v rámci výběrového řízení na zhotovitele stavby.

Znění této podmínky uvedené v návrhu stanoviska v posudku bylo příslušným úřadem po dohodě se zpracovatelem posudku upraveno, resp. doplněno jednak o trvalé záборы ZPF, jednak o "brownfield", což je z hlediska ochrany ZPF příznivější než umísťování na jakékoliv zemědělské půdy (i na méně kvalitní). Minimalizace záborů je z hlediska životního prostředí žádoucí, ať už se jedná o dočasné či trvalé záборы.

Podmínka č. 20 - byla formulována zpracovatelem posudku z důvodu potřeby výrazně minimalizovat dočasné a trvalé záборы lesních pozemků (a porostů), zejména pak v úseku 5204 při dotčení obory Proklatá a zejména pak lesních porostů v počáteční části úseku 5205 severně od břehů novomlýnských nádrží, zejména pak pro variantu B. Kritérium minimalizace dočasných záborů by mělo být jedním z požadavků v rámci výběrového řízení na zhotovitele stavby.

Podmínka č. 21 - byla formulována zpracovatelem posudku z důvodu, že některé porosty nacházející se na lesních pozemcích dle katastru nemovitostí, plní i význačné krajinotvorné a ekologické funkce, spíše identifikované pro porosty mimo lesní (vesměs jde o prvky pásových porostů v intenzivně zemědělsky využívaném území). Podmínka tedy byla formulována z důvodu, aby byl nezbytný zásah minimalizován na nejnižší technickobezpečnostní šíři manipulačních pásů při průchodu trasy uvedenými porosty.

Podmínka č. 22 - byla formulována zpracovatelem oponentního naturového posouzení, přičemž byla sloučena podmínka č. 19 a podmínka č. 2 (která byla upravena) kapitoly D.IV. dokumentace EIA. Zajištění maximální ochrany okraje lesního komplexu Mušovského luhu, zejména pak pro přeložku silnice I/52 a koridor varianty B, zasahující severně od nádrží výrazněji do lesního okraje, je nezbytným požadavkem minimalizace a prevence vlivů na předměty ochrany EVL Mušovský luh, vázané na porosty dřevin nebo přímo tvořící předměty ochrany EVL na úrovni přírodních lesních stanovišť.

Znění této podmínky uvedené v návrhu stanoviska v posudku bylo příslušným úřadem po dohodě se zpracovatelem posudku, resp. oponentního naturového posouzení upraveno jednak formálně (pravá strana vs. západní strana), jednak bylo upřesněno, že manipulační plochy a pásy pro výstavbu přeložky I/52 budou prioritně umístěny v trase budoucího půdorysu této přeložky nebo

v odůvodněném minimálním rozsahu západně od ní. Úpravy zajistily soulad s podmínkou č. 57c) tohoto stanoviska.

Podmínka č. 23 - vychází z dokumentace EIA s tím, že zpracovatel posudku pokládá za stěžejní pro tento z hlediska geologických poměrů složitý úsek připravit a rozpracovat samostatnou součást projektu hydrogeologického monitoringu, z hlediska specifiky strukturně geologických poměrů.

Podmínka č. 24 - byla formulována zpracovatelem posudku a je odrazem složitých geologických poměrů v úseku stavby podél Anenského vrchu. Podmínka je nutná z důvodu minimalizace rizik při kontaktu s doloženým sesuvným územím.

Znění této podmínky uvedené v návrhu stanoviska v posudku bylo příslušným úřadem upraveno ve smyslu vypuštění konkrétního stupně a části projektové dokumentace, čímž bylo znění sjednoceno i s dalšími podmínkami tohoto stanoviska. Z pohledu příslušného úřadu je žádoucí, aby podmínka byla v projektové přípravě záměru naplněna bez ohledu na její konkrétní fázi.

Podmínka č. 25 - byla formulována zpracovatelem posudku z důvodu prevence rizik nežádoucích geodynamických jevů při realizaci zářezu v tomto prostoru, a to i s ohledem na minimalizaci manipulačního pásu při řešení průchodu pásovým listnatým porostem.

Znění této podmínky uvedené v návrhu stanoviska v posudku bylo příslušným úřadem po dohodě se zpracovatelem posudku doplněno ve smyslu návrhu opatření k prevenci nežádoucích geodynamických jevů.

Podmínka č. 26 - byla formulována zpracovatelem posudku s cílem reálně minimalizovat požadovaný rozsah kácení mimolesních porostů dřevin a zahrnout reálné odůvodněné požadavky na kácení. Reaguje rovněž na podmínku č. 47 kapitoly D.IV. dokumentace EIA, přičemž je požadován specifický/odchylný přístup ke stromům s dutinami pro potenciální výskyt netopýrů. Je rovněž reakcí na některé písemné připomínky především spolků k ochraně dřevin.

Podmínky č. 27 a 28 - byly formulovány zpracovatelem posudku z důvodu zásahu do západního okraje EVL Mušovský luh. Potřeba těchto podmínek vyplynula z oponentního naturového posouzení, protože zejména přeložka stávající silnice I/52 pro variantu B k východu lokálně zasáhne i okraj EVL Mušovský luh s prioritním přírodním stanovištěm 91E0* reprezentovaným v daném prostoru měkkými luhy nížinných řek biotopu L2.4. Do okraje lesního komplexu Mušovského luhu jen zcela okrajově oproti variantě B zasáhne i trasa ve variantě A. Tzn. nelze zcela vyloučit maloplošné dotčení tohoto přírodního biotopu/přírodního stanoviště jako předmětu ochrany EVL (kontakt kolem km cca 23,9 – 24,2 polohou hlavní trasy D52, náspem přeložky stávající silnice I/52 ve variantě B v km cca 24,8 a sjezdem kolem km 24,85 nebo pro variantu A kontaktem levé strany oblouku budoucího náspu). Navíc poloha přírodního stanoviště 91E0*/biotopu L2.4 ne zcela konvenuje s vymezením EVL. Polohu tohoto přírodního stanoviště je účelné ochránit, poněvadž nelze vyloučit zásahy do okrajového prostoru výskytu tohoto přírodního stanoviště v rámci přípravy území a vlastní výstavby (kontext manipulačních pásů). Jde opět i o reakci na připomínky zejména spolků k dokumentaci EIA z hlediska zásahů do lokalit soustavy Natura 2000. Podmínkou č. 27 je řešena maximální možná ochrana prioritního přírodního stanoviště 91E0* vně EVL, podmínka č. 28

vylučuje přímý zásah do prioritního přírodního stanoviště 91E0* na území EVL a pro území EVL ukládá rovněž minimalizovat přímé zásahy a stavební práce.

Znění podmínky č. 27 uvedené v návrhu stanoviska v posudku bylo příslušným úřadem upraveno – byla vypuštěna závěrečná část podmínky, neboť byla duplicitní s podmínkou č. 22 návrhu stanoviska v posudku. Znění podmínky č. 28 příslušný úřad po konzultaci se zpracovatelem posudku, resp. oponentního naturového posouzení upravil za účelem jednoznačnosti a vzájemného souladu podmínek č. 22, 27, 28 a 57, zde konkrétně ve smyslu vyloučení souvislosti s manipulačními pásy pro výstavbu (které jsou předmětem podmínky č. 22), dále vyloučení přímého zásahu do prioritního přírodního stanoviště 91E0 (biotopu L2.4 Měkké luhy nížinných řek) na území EVL a ve smyslu doplnění minimalizace stavebních prací na území EVL.*

Podmínka č. 29 - byla formulována zpracovatelem posudku za účelem reálné minimalizace zásahu do floristicky i biotopově hodnotné lokality Slanisko u Mikulova, kterou úsek 5206 přechází. Ve výstupech dokumentace EIA v rámci opatření v kapitole D.IV. totiž způsob zajištění minimalizace zásahu není obsažen. Přitom jsou k dispozici dokumenty iniciačního managementu (EKOPONTIS, s.r.o., 2018) a ročních zpráv z probíhajícího monitoringu lokality (Integra Consulting s.r.o.), na kterých se oznamovatel minimálně od roku 2015 aktivně podílí. Potřebné zásady bylo možno do výstupů dokumentace EIA promítnout, a tak zdůraznit zcela jednoznačnou potřebu jakýmkoli způsobem minimalizovat rozsah zásahů do lokality. Podmínka je i reakcí zpracovatele posudku na obdržené doplnění údajů oznamovatelem, které částečně obsahuje i některé přístupy iniciačního managementu (EKOPONTIS, s.r.o., 2018) a zejména reaguje na řadu kritických připomínek z písemných vyjádření spolků a některých občanů z řad veřejnosti k dotčení této lokality.

Podmínka č. 30 - byla formulována zpracovatelem posudku na základě připomínek spolků a části veřejnosti za účelem zajištění prevence nežádoucí eutrofizace lokality Slanisko u Mikulova.

Podmínka č. 31 - byla formulována zpracovatelem posudku k ochraně potočních ekosystémů dálnicí křížených vodních toků, včetně společenstev ryb v těch tocích, kde byly průzkumem ryby doloženy. Jde o prevenci rizika nežádoucích trofických změn v dotčených tocích ve fázi výstavby na základě vyhodnocení potenciálního rizika pro potoční ekosystémy zpracovatelem posudku.

Podmínka č. 32 - vyplývá z dokumentace EIA a byla mírně modifikována zpracovatelem posudku za účelem ochrany mokřadu s doloženými výskyty obojživelníků (prevence vyššího dočasného záboru).

Znění této podmínky uvedené v návrhu stanoviska v posudku bylo příslušným úřadem upraveno tak, aby byla přijata potřebná opatření v podobě změn projektového řešení v případě, že to je možné.

Podmínka č. 33 - byla navržena již dokumentací EIA, zpracovatelem posudku byla mírně upřesněna a rozpracována již pro fázi přípravy, neboť jde o zcela zásadní ochranné opatření z hlediska prevence střetů ptáků (a letounů) s budoucím provozem na dálnici v úseku přechodu přes novomlýnské nádrže, bez ohledu na výslednou variantu řešení. Protože v dané poloze bude bariéra

synergicky naplňovat i ochrannou funkci prevence světelného znečištění a funkci protihlukového opatření, je nutno velmi podrobně charakter těchto bariér rozpracovat.

Podmínka č. 34 - je stanovena za účelem snížení vlivu na ptáky využívající prostory větrolamů a břehových porostů v trase záměru. Byla navržena již dokumentací EIA spíše pro fázi výstavby/realizace, zpracovatel posudku pokládal za účelné ji řešit již ve fázi přípravy a následně ji realizovat. Přestože dokumentace EIA uvádí, že je opatření již zapracované do projektové dokumentace, je nutno tuto zásadní podmínku ochrany ptáků a letounů z důvodu prevence mortality při budoucím provozu podrobně pro uvedené úseky rozpracovat.

Podmínka č. 35 - je úpravou podmínky jen obecně navrhované dokumentací EIA (podmínka č. 13 na základě výstupů naturového hodnocení), je však zcela stěžejní pro ochranu populace rybáka obecného (ale i dalších předmětů ochrany PO Střední nádrž vodního díla Nové Mlýny), proto je třeba ji podrobně rozpracovat do projektové dokumentace a následně při výstavbě uplatnit.

Znění této podmínky uvedené v návrhu stanoviska v posudku bylo příslušným úřadem upraveno, resp. bylo vypuštěno sousloví „pro obě varianty” – toto upřesnění není třeba, neboť se jedná o část podmínky, která je společná pro obě předložené varianty.

Podmínka č. 36 - byla formulována zpracovatelem posudku z důvodu, že pro stromy obývané netopýry je nutno volit odchylný postup kácení včetně nejvhodnějšího období pro tento typ zásahu. Průzkum tak vytvoří aktuální databázi pro uplatnění podmínky č. 69 pro období realizace záměru.

Podmínka č. 37 - byla formulována zpracovatelem posudku za účelem ochrany uvedených živočichů a vyplynula především z oponentního naturového posouzení, původně jen pro úsek 5205 ve variantě A. Protože analogické situace je nutno řešit v rámci všech úseků posuzované stavby, je účelné ji uplatnit pro celou posuzovanou trasu.

Podmínka č. 38 - byla formulována zpracovatelem posudku a vychází z běžného přístupu, že v rámci vlastní projektové přípravy je rozpracována detailní migrační studie konkretizující vstupní migrační studii pro proces EIA. V tomto smyslu jsou navrženy i její zásady. Podmínka vychází rovněž z opatření navrhovaných dokumentací EIA (podmínky č. 41 a 42), které jsou navrhovány pro zvýšení účinnosti migrační prostupnosti území s tím, že dle podmínky č. 42 dle dokumentace EIA byla zpracovatelem posudku upravena a akcentována ve smyslu výhodnějšího pojetí migračního objektu v km 33,729.

Podmínka č. 39 - byla formulována zpracovatelem posudku a vychází z vyjádření obce Perná k dokumentaci a z připomínek obce Dolní Dunajovice na veřejném projednání ze dne 24. 4. 2024. Zástupci samospráv si mj. nedokážou představit bezpečný pohyb zemědělské techniky (která dnes musí překonávat stávající silnici I/52 úrovnovou křižovatkou), přes aktuálně navrhovanou MÚK. V rámci druhého doplnění vyžádaných podkladů od oznamovatele ze dne 5. 11. 2024 je mj. zmíněno, že plán vozovky dálnice je navržena tak, aby nezasahovala do neogenních jílu, které jsou vysoce namrzavé, objemově nestálé, bobtnavé, rozbrídavé a obtížně zhutnitelné. Zpracovatel posudku má na druhé straně k dispozici informaci, že souběžně v rámci samostatné Studie odtokových poměrů s důrazem na větrnou erozi v k.ú. Mikulov na Moravě, Dolní Dunajovice, Bavorsy a Perná (VÚMOP, středisko Brno, říjen 2024 pracovní verze) jsou mj. územně prověřovány

geologické a hydrogeologické poměry i v širším koridoru dálnice D52, takže lze očekávat i výstupy ve smyslu, zda geologické podloží v příslušném staničení vyhoví pro řešení odpovídající komunikace pod úrovní nivelety dálnice D52. Z tohoto důvodu je formulován požadavek ve smyslu takové řešení prověřit.

Znění této podmínky uvedené v návrhu stanoviska v posudku bylo příslušným úřadem doplněno s tím, že v případě pozitivního výsledku prověření je nutno rozpracovat parametry a charakter příslušného stavebního objektu odpovídajícího silničního propojení obcí Perná a Dolní Dunajovice do technického řešení záměru.

Podmínka č. 40 - byla formulována zpracovatelem posudku a směřuje k minimalizaci světelného znečištění z areálu SSUD Pohořelice. V kombinaci s podmínkou č. 41 se vztahuje i k osvětlení prostoru pro Policii ČR u hraničního přechodu (osvětlení využíváno pouze ve výjimečných případech) a osvětlení chodníku v křižovatce Proklatá.

Znění této podmínky uvedené v návrhu stanoviska v posudku bylo příslušným úřadem formálně upraveno (náhrada pojmu „veřejného“ za pojem „venkovního“), bez dopadu na věcný obsah podmínky. V bodu a) bylo sousloví „úsecích komunikace“ nahrazeno vhodnějším pojmem „plochách“.

Podmínka č. 41 - vychází z dokumentace EIA. Zpracovatel posudku považoval za účelné ji do návrhu závazného stanoviska zapracovat z důvodu prevence výraznějšího ovlivnění krajinného rázu v nočních hodinách, zvýšenému riziku rušení hnízdicích a zimujících ptáků, nevhodnému působení na tah ptáků atd.

Podmínka byla příslušným úřadem doplněna o možnost výjimečného osvětlení prostoru pro Policii ČR. Osvětlení prostoru pro Policii ČR je, jako jediná výjimka z požadavku neosvětlení tělesa dálnice, převzato z přílohy č. 4 dokumentace a pro výjimečné případy vzniku konkrétních situací je legitimní s tím, že musí být konkrétně zdůvodňováno. Požadavek neosvětlování komunikací byl příslušným úřadem rozšířen i na nižší silniční síť, a to za účelem sledování též zájmů jako jsou sledovány při neosvětlování hlavní trasy dálnice. Výjimkou je chodník v křižovatce Proklatá, jež je v dokumentaci prezentován jako osvětlený. Příslušný úřad stanovuje navrhnout osvětlení chodníku s možností regulace. Příslušný úřad podmínku dále rozšířil i pro fázi výstavby.

Podmínka č. 42 - vyplývá z textu dokumentace, resp. přílohy č. 9, ale nebyla přímo ve vztahu k dotčení horní nádrže VDNM promítnuta do kapitoly D.IV, kde se nachází jen obecnější podmínka č. 11. Z tohoto důvodu zpracovatel posudku pokládal za účelné specifikovat konkrétní podmínku pro přechod horní nádrže VDNM, a to vzhledem k tomu, že se jedná o zásah do největší vodní plochy v záměrem dotčeném území. Podmínka byla stanovena za účelem minimalizace negativních vlivů záměru na kvalitu vody (zákal, šíření znečištění obsaženého v sedimentech, uvolnění anaerobních organismů a dopad na trofii vody) a rizik souvisejících se stavbou ve VDNM (možné deformace násypového tělesa).

Podmínka č. 43 - byla formulována zpracovatelem posudku na základě dokumentace EIA, resp. přílohy č. 9 za účelem ověření vlastností sedimentu v horní nádrži VDNM odtěžovaného v souvislosti se založením záměru v úseku překonání VDNM pro účely dalšího nakládání s vytěženým

materiálem. I přes nespornou legitimnost této souvislosti nebyl uvedený požadavek promítnut do kapitoly D.IV dokumentace.

Podmínka č. 44 - podmínka vyplývá z dokumentace EIA a byla mírně modifikována zpracovatelem posudku na základě obdržených vyjádření k dokumentaci. Směřuje k minimalizaci vlivů na povrchové a podzemní vody v průběhu stavebních prací, respektive i vlivů na půdy v rámci požadavků vyplývajících ze ZOV. Podmínka formuluje rozhodující opatření směřující k činnostem ohrožujícím jakost povrchových a podzemních vod.

Odůvodnění podmínek pro fázi přípravy záměru (specifických opatření pro variantu A – násyp):

Podmínka č. 45 - potřebnost ověření potenciálního vlivu na těleso hráze horní nádrže VDNM vyplynula z kontextu přílohy č. 8 dokumentace, ale tato potřebnost nebyla promítnuta do kapitoly D.IV. dokumentace. Podmínka tedy byla doplněna zpracovatelem posudku a stanovena za účelem minimalizace vlivů souvisejících s realizací varianty A na stabilitu a těsnění hráze horní nádrže. Jde o zásadní podmínku pro posouzení rizika možného poškození těsnícího jádra hráze.

Podmínka č. 46 - byla formulována zpracovatelem posudku na základě toho, že v rámci vyhodnocení vlivů na zájmy ochrany přírody a krajiny dle § 67 ZOPK byla podvarianta 2 kompenzačních opatření (objemové náhrady za ztrátu retenčního a zásobního prostoru horní nádrže VDNM) vyhodnocena z hlediska vlivů na floru, faunu a ekosystémy jako nejvýhodnější z hlediska zájmů ochrany přírody, což bylo převzato i do příslušné kapitoly porovnání variant dokumentace EIA. Realizace podvarianty 2 kompenzačních opatření je tedy z hlediska zájmů ochrany přírody a krajiny legitimní. S ohledem na okolnost, že dokumentací EIA byla na základě vodohospodářského vyhodnocení ve vztahu k předmětu kompenzace doporučena k realizaci podvarianta 3 (jako druhá v pořadí z hlediska vlivů na zájmy ochrany přírody a krajiny), nebyla pro podvariantu 2 do výstupů dokumentace EIA propisována žádná opatření. Cílem podmínky je proto zajištění ochrany populací dvou zvláště chráněných druhů velkých mlžů, které byly dokladovány pro přibřežní prostory vodní nádrže (bez specifikace, souborně pro lokality S1 a S2).

Podmínka č. 47 - byla formulována zpracovatelem posudku za účelem ověření vlastností sedimentu v prostoru vzduší horní nádrže VDNM při uplatnění podvarianty 2 nebo 3 kompenzačních opatření pro účely dalšího nakládání s vytěženým materiálem.

Podmínka č. 48 - byla formulována zpracovatelem posudku z důvodu potřeby upřesnění požadavků na provádění kompenzačního opatření za ztrátu retenčního a zásobního objemu horní nádrže VDNM v podvariantě 3. Cílem je maximální ochrana místních populací zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů potenciálně dotčených realizací opatření v prostoru mezihrází upravené nivy řeky Dyje v zájmovém území, i za cenu realizace transferů.

Podmínka č. 49 - byla formulována zpracovatelem posudku za účelem ochrany místních populací hmyzu vázaných na starší vrbové a topolové porosty včetně lesáka rumělkového jako předmětu ochrany EVL Drnholecký luh, a to v rámci připravovaného kompenzačního opatření za ztrátu retenčního a zásobního objemu horní nádrže VDNM v podvariantě 3. Vychází z oponentního naturového posouzení ve vztahu k prevenci a minimalizaci nepřímých vlivů na populaci předmětu ochrany EVL Drnholecký luh lesáka rumělkového v mezihrází řeky Dyje od drnholeckého silničního

mostu po železniční most v Jevišovce. Jedná se o zásadní podmínku, která zároveň ukládá rozpracovat opatření k zajištění biodiverzity v mezihrází nivy toku Dyje prezentovaná dokumentací EIA na str. 478-480 a promítnout je do provozního řádu lokality. V případě pravidelného pročišťování celého profilu úpravy v prostoru mezihrází Dyje by nedocházelo k rozvoji litorální zóny s nežádoucím dopadem kompenzačního opatření na biodiverzitu živočichů. Podmínka je rovněž reakcí na opatření č. 56 uvedené v rámci kapitoly D.IV dokumentace EIA.

Podmínka č. 50 - byla formulována zpracovatelem posudku jako preventivní opatření pro účely nežádoucího ovlivňování říčního ekosystému toku Dyje, resp. horní nádrže VDNM během fáze výstavby.

Podmínka č. 51 - vychází z dokumentace EIA a byla modifikována zpracovatelem posudku, resp. zpracovatelem oponentního naturového posouzení s ohledem na okolnost, že varianta A představuje na základě zatím navrhovaných parametrů migračních objektů hraniční akceptovatelnost z hlediska využití těchto migračních objektů semiakvatickými druhy živočichů pro migraci ze střední do horní nádrže a naopak. Další část podmínky posiluje migrační potenciál na návodní straně stávající hráze.

Podmínka byla příslušným úřadem doplněna o větu, jež požaduje zapracovat zkapacitnění migračních objektů do projektové dokumentace, čímž je zajištěna vymahatelnost uvedené podmínky. Podmínka byla příslušným úřadem dále modifikována za účelem zajištění co nejdřívejšího zkapacitnění stávajícího migračního objektu pod silnicí I/52, neboť již současný stav je z hlediska migrace velmi rizikový, v úseku přes VDNM tvoří stávající silnice I/52 překážku, kde je při překonávání tělesa silnice udávána celá řada srážek s migrujícími živočichy (kritické místo především pro vydru říční).

Podmínka č. 52 - byla formulována zpracovatelem posudku, resp. zpracovatelem oponentního naturového posouzení s ohledem na okolnost, že na stávající silnici I/52 v kilometrůžce odpovídající dálničnímu staničení pro variantu A záměru chybí odpovídající migrační objekty korespondující s polohou migračních objektů pro variantu A – násyp.

Znění této podmínky uvedené v návrhu stanoviska v posudku bylo příslušným úřadem formálně upraveno, bez dopadu na věcný obsah podmínky, v úvodní části, kdy výraz „DUSP“ byl zaměněn za „navazující projektová příprava“, což dle názoru příslušného úřadu lépe uvádí příslušné sdělení. Podmínka byla příslušným úřadem také zpřesněna v souvislosti s předpokládanou přeložkou stávající I/52 a dále modifikována za účelem zajištění co nejdřívejší realizace migračního objektu pod stávající silnicí I/52, neboť již současný stav je z hlediska migrace velmi rizikový, v úseku přes VDNM tvoří stávající silnice I/52 překážku, kde je při překonávání tělesa silnice udávána celá řada srážek s migrujícími živočichy (kritické místo především pro vydru říční).

Odůvodnění podmínek pro fázi přípravy záměru (specifických opatření pro variantu B – estakáda):

Podmínka č. 53 - byla formulována zpracovatelem posudku, resp. zpracovatelem oponentního naturového posouzení s ohledem na stávající a výhledovou situaci z hlediska nutnosti posílení migrace v severním předpolí estakády.

Podmínka byla příslušným úřadem modifikována za účelem zajištění co nejdřívější realizace migračního objektu pod silnicí I/52, neboť již současný stav je z hlediska migrace velmi rizikový, v úseku přes VDNM tvoří stávající silnice I/52 překážku, kde je při překonávání tělesa silnice udávána celá řada srážek s migrujícími živočichy (kritické místo především pro vydru říční).

Podmínka č. 54 - byla formulována zpracovatelem posudku především na základě vyjádření k dokumentaci EIA ze strany společností a subjektů, které se zabývají rekreačním využitím horní novomlýnské nádrže (její hladiny) nebo tvoří příslušné zázemí pro rekreační či lázeňské aktivity v oblasti Pasohlávek. Připomínky v této souvislosti s návrhem varianty B byly uplatněny i na obou veřejných projednáních. Podmínka řeší nutnost možných důsledků omezení lodní dopravy na nádrži a je předpokladem prevence případného zvýšení nebezpečnosti pro lodní dopravu na nádrži a nebezpečí vzniku rizikových situací u objektu estakády pro hladinové sporty využívající vítr na hladině horní novomlýnské nádrže. Požadované vyhodnocení je nutno řešit v součinnosti oznamovatele s kompetentními úřady příslušnými pro povolování lodní dopravy, případně ke stanovení podmínek pro bezpečné provozování specifických rekreačních aktivit na vodní hladině nádrže s využitím energie větru a příslušnými subjekty oprávněnými k zajištění takových rekreačních aktivit.

Znění této podmínky uvedené v návrhu stanoviska v posudku bylo příslušným úřadem doplněno o povinnost promítnutí technických opatření do projektové dokumentace (v případě dosažení konsensu).

Odůvodnění podmínek pro fázi realizace záměru včetně přípravy území společných pro obě varianty:

Podmínka č. 55 - byla formulována zpracovatelským týmem dokumentace EIA a řeší prevenci kontaminace povrchových vod při křížení vodních toků či vodních ploch navrhovanou stavbou. Jde o preventivní průběžné a účinné opatření z hlediska prevence a minimalizace negativních vlivů na povrchové vody.

Podmínka č. 56 - byla formulována zpracovatelem posudku z důvodu ochrany lesních pozemků a porostů před dočasnými záborů. Jde o preventivní opatření, které by mělo být zahrnuto do přímých podmínek realizace stavby.

Podmínka č. 57 - byla formulována zpracovatelem posudku jako upřesnění a rozšíření požadavků na zajištění kvalifikovaného biologického (ekologického) dozoru pro přípravu území a období vlastní realizace stavby a jako podrobná specifikace jen obecně navrhovaného opatření č. 20 dle kapitoly D.IV. dokumentace EIA, kdy s ohledem na charakter a umístění posuzovaného záměru je nutno kvalifikovaně a důsledně předcházet všem formám nežádoucího ovlivnění stavu území z hlediska zájmů ochrany přírody. Jde především o prevenci, minimalizaci či eliminaci vlivů přípravy území a výstavby v prostorech nacházejících se zejména v bezprostředním kontaktu s koridorem výstavby, případně zajistit včasná ochranná opatření záchranného transferu z prostoru trvalého záboru, zajištění odpovídajících podmínek pro migrační prostupnost území dotčeného trvalými záborů apod. Základ formulace podmínky vychází ze zpracovaného oponentního naturového posouzení ve vztahu k prevenci nežádoucího ovlivnění předmětů ochrany EVL Mušovský luh, které jsou potenciálně dotčeným lesním přírodním stanovištěm, nebo stavu lesa, který představuje biotop

předmětů ochrany EVL na druhové úrovni (vazba i na opatření č. 2 kapitoly D.IV. dokumentace EIA), případě předmětů ochrany EVL mimo druhy lesní. Analogicky znění podmínky vychází i z prevence, eliminace či minimalizace vlivů i předmětů ochrany a územní celistvosti PO Pálava.

Znění této podmínky uvedené v návrhu stanoviska v posudku bylo příslušným úřadem upraveno ve smyslu formátování, za účelem snazšího odkazování byly jednotlivé body označeny písmennou řadou. V pořadí třetí bod této podmínky uvedené v návrhu stanoviska v posudku byl vypuštěn z důvodu duplicity s bodem druhým. Bod c) této podmínky příslušný úřad po konzultaci se zpracovatelem posudku, resp. zpracovatelem oponentního naturového posouzení upravil za účelem jednoznačnosti a vzájemného souladu podmínek č. 22, 27, 28 a 57, konkrétně ve smyslu vyloučení přímého zásahu do prioritního přírodního stanoviště 91E0 na území EVL.*

Podmínka č. 58 - byla formulována zpracovatelským týmem dokumentace EIA (podmínka č. 51) a důsledně řeší ochranu části místní populace zvláště chráněného druhu sněženka podsněžník.

Podmínka č. 59 - byla formulována zpracovatelem posudku k zajištění maximálně možné ochrany zvláště chráněných druhů rostlin v lokalitě Slanisko u Mikulova ještě před zahájením vlastní přípravy území v této části úseku 5206. Vychází ze zásad návrhu iniciačního managementu pro tuto lokalitu z roku 2018.

Znění této podmínky uvedené v návrhu stanoviska v posudku bylo příslušným úřadem upraveno ve smyslu rozšíření podmínky i na další, botanicky významné, druhy rostlin (které stanoví biologický dozor). Dotčeným územím, odkud bude transfer zajištěn, bude nejen plocha pod budoucí estakádou, ale i plochy v nejbližším okolí stavby komunikace ovlivněné stavební činností. K této úpravě podmínky bylo přistoupeno za účelem ochrany botanicky významných druhů v území pod estakádou, které bude trvale ovlivněno zastíněním a omezeným dopadem atmosférických srážek, a v území ovlivněném dočasně stavební činností.

Podmínka č. 60 - byla formulována zpracovatelem posudku jako úprava (sloučení) podmínek č. 54 a 55 uplatněných zpracovatelským týmem dokumentace EIA z důvodu prevence nežádoucího šíření invazivních druhů rostlin do území dotčeného výstavbou.

Znění této podmínky uvedené v návrhu stanoviska v posudku bylo příslušným úřadem upřesněno za účelem jednoznačného výkladu.

Podmínka č. 61 - byla formulována zpracovatelským týmem dokumentace EIA (podmínka č. 36 kapitoly D.IV. dokumentace EIA) k ochraně xylofágních druhů hmyzu včetně vytváření náhradních biotopů pro tyto druhy, z nichž řada patří mezi druhy zvláště chráněné či druhy s vyšším stupněm ohroženosti dle červeného seznamu bezobratlých. Zpracovatel posudku pokládá tento postup za účelný a účinný.

Podmínky č. 62 a 63 - byly formulovány zpracovatelským týmem dokumentace EIA (podmínky č. 4 a 5) na základě provedeného naturového hodnocení k ochraně EVL Mušovský luh (podpora biodiverzity, biotopy některých předmětů ochrany EVL).

Znění podmínky č. 62 uvedené v návrhu stanoviska v posudku bylo příslušným úřadem doplněno o „mimo koridor výstavby“, a to na základě oponentního naturového posouzení.

Podmínka č. 64 - je komplexním systémem opatření a zásad ochrany obojživelníků navrhovaných dokumentací EIA a modifikovaných posudkem, včetně zajištění migrace, prevence mortality při výstavbě apod.

Jedná se o souhrnnou podmínku, do níž byly zahrnuty podmínky č. 64 až 72 z návrhu stanoviska v posudku, která byla příslušným úřadem po konzultaci se zpracovatelem posudku doplněna o část f), jež vyplývá z textu dokumentace, resp. přílohy č. 4 dokumentace. Znění bodu d) bylo příslušným úřadem po konzultaci se zpracovatelem posudku zpřesněno o význam pojmu „stavba“ a doplněno o zásady postupu. Nad rámec návrhu stanoviska v posudku byl do podmínky nově doplněn bod i), jedná se o opatření navržené dokumentací a následně převzaté i do posudku.

Podmínka č. 65 - byla formulována zpracovatelem posudku, resp. zpracovatelem oponentního naturového posouzení za účelem ochrany živočichů a vyplynula z oponentního naturového posouzení původně jen pro úsek 5205 ve variantě A.

Po konzultaci se zpracovatelem posudku byla podmínka příslušným úřadem rozšířena pro celou posuzovanou stavbu, neboť analogické situace bude nutné řešit v rámci všech úseků posuzované stavby.

Podmínka č. 66 - byla formulována zpracovatelem posudku (jako podmínka č. 73 návrhu stanoviska v posudku) pro podporu ohrožené skupiny plazů i na svazích dálničního tělesa s tím, že tento postup je osvědčený jako účinný z řady realizovaných staveb silniční infrastruktury.

Podmínka č. 67 - byla navrhována již dokumentací EIA jako zcela standardní požadavek na vhodné období zásahů do porostů dřevin (ochrana reprodukčního období, zejména hnízdišť ptáků a ochrana netopýrů). Byla zpracovatelem posudku (jako podmínka č. 74 návrhu stanoviska v posudku) nad rámec dokumentace EIA mírně doplněna a specifikována ve vztahu k ochraně netopýrů, viz odůvodnění následující podmínky.

Doplnění podmínky (o přípravu území) navržené zpracovatelem posudku nebylo příslušným úřadem akceptováno z důvodu nejasného výkladu pojmu „příprava území“, znění podmínky odpovídá návrhu opatření z dokumentace EIA s doplněnou specifikací ve vztahu k netopýrům.

Podmínka č. 68 - vyplynula z oponentního naturového posouzení s tím, že bylo nutno akcentovat okolnost minimalizace zásahu do biotopu některých předmětů ochrany EVL Mušovský luh a některých předmětů ochrany PO Pálava, které jsou způsobem života vázány na porosty dřevin.

Po konzultaci se zpracovatelem posudku byla podmínka příslušným úřadem rozšířena pro celou posuzovanou stavbu, neboť minimalizovat rozsah odůvodněného kácení bude nutné řešit v rámci všech úseků posuzované stavby.

Podmínka č. 69 - byla formulována zpracovatelem posudku (jako podmínka č. 75 návrhu stanoviska v posudku) jako prezentace vhodných zásad kácení dřevin s doloženými výskyty netopýrů. Tyto zásady jsou aktuálně již poměrně běžně uplatňovány v rámci realizace staveb dopravní infrastruktury, které zasahují do lokalit s doupnými stromy.

Znění této podmínky uvedené v návrhu stanoviska v posudku bylo příslušným úřadem upraveno ve smyslu zajištění respektování uvedených zásad.

Podmínky č. 70 až 73 - byly formulovány zpracovatelským týmem dokumentace EIA a představují systém účinných opatření k ochraně fauny během přípravy území a výstavby, vztahují se i k prevenci rušení rybáka obecného jako jednoho z předmětů ochrany PO Střední nádrž vodního díla Nové Mlýny a další fauny na ploše obou blízkých vodních nádrží. V návrhu stanoviska v posudku jsou označeny jako podmínky č. 76 až 79.

Znění podmínky č. 71 uvedené v návrhu stanoviska v posudku bylo příslušným úřadem doplněno o požadavek vyloučení hlučných stavebních prací (je-li možno).

Podmínka č. 74 - vyplynula z oponentního naturového posouzení s tím, že je nezbytné zajistit korektní provedení všech ochranných opatření, která mají za cíl minimalizovat střety ptáků s provozem na budoucí dálnici.

Podmínka č. 75 - byla formulována již dokumentací EIA (jako podmínka č. 17) s tím, že pro úsek 5206 byla upřesněna zpracovatelem posudku na základě výstupů projednání vegetačních úprav tohoto úseku s AOPK ČR, Správou CHKO Pálava ze dne 5. 3. 2024.

Tato podmínka byla do stanoviska zapracována příslušným úřadem po konzultaci se zpracovatelem posudku, resp. oponentního naturového posouzení, který navrhl její úpravu ve vztahu k úseku 5206.

Podmínka č. 76 - byla formulována zpracovatelským týmem dokumentace EIA za účelem zajištění odpovídajícího začlenění prostoru ekoduktu do krajiny ve vazbě na biotopy při úpatí Anenského vrchu. Jedná se o vhodné opatření k podpoře funkce ekoduktu, zejména pro zástupce netopýrů, ptáků a drobnějších živočichů. V návrhu stanoviska v posudku je označena jako podmínka č. 80.

Podmínka č. 77 - byla formulována zpracovatelem posudku (jako podmínka č. 81 návrhu stanoviska v posudku) k posílení návaznosti ekoduktu na LBK 13 z důvodu potřeby realizace stanovištně odpovídajících naváděcích prvků.

Podmínka č. 78 - byla formulována již dokumentací EIA (jako podmínka č. 72) a je zdůrazněním požadavků na používaná osiva pro vegetační úpravy svahů dálnice (náspy, zářezy), s odkazem na dokument „Nové technologie vegetačních úprav svahů dálničních a silničních koridorů pro zvýšení dlouhodobé efektivity zvláštní územní ochrany přírody, Hneleg – Typové vegetační úpravy svahů pro nové technické podmínky M. dopravy (TH01030300, Šikula et Suchomelová 05/2019)“. Ve vztahu k průchodu podél hranic CHKO a průnikem částí CHKO pro úsek 5206 je uvedený návrh dokumentace EIA plně relevantní.

Tato podmínka byla do stanoviska zapracována příslušným úřadem po konzultaci se zpracovatelem posudku.

Podmínka č. 79 - vychází z dikce podmínky č. 33 dokumentace EIA, byla navržena za účelem ochrany netopýrů v oblasti křížení větrolamu. Vzhledem ke skutečnosti, že na lokalitě byla zjištěna pouze nižší přeletová aktivita, a to jen výše až vysoko létajících druhů netopýrů, není nutné navrhovat ochrannou bariéru.

Tato podmínka byla do stanoviska zapracována příslušným úřadem po konzultaci se zpracovatelem posudku.

Podmínka č. 80 - byla formulována zpracovatelem posudku (jako podmínka č. 82 návrhu stanoviska v posudku) a stanovena za účelem minimalizace vlivů záměru na hmotný majetek v důsledku využívání komunikací v etapě výstavby.

Podmínka č. 81 - byla formulována zpracovatelským týmem dokumentace EIA a je předpokladem pro zajištění snadnějšího způsobu odstranění a následné rekultivace území, které bude dočasně dotčené uvedenými objekty.

Tato podmínka byla do stanoviska zpracována příslušným úřadem po konzultaci se zpracovatelem posudku.

Podmínka č. 82 - byla formulována zpracovatelem posudku (jako podmínka č. 83 návrhu stanoviska v posudku) a byla stanovena za účelem minimalizace vlivů záměru na obyvatele dotčené stavbou a z důvodu zajištění průběžné a komplexnější informovanosti obyvatel o předpokládaném postupu přípravy a stavebních prací.

Odůvodnění podmínek pro fázi realizace záměru včetně přípravy území (specifických opatření pro variantu A – násyp):

Podmínka č. 83 - byla formulována zpracovatelem posudku, resp. zpracovatelem oponentního naturového posouzení (jako podmínka č. 84 návrhu stanoviska v posudku) za účelem důsledné ochrany prostoru EVL Jevišovka při soutoku Dyje a Jevišovky.

Podmínka č. 84 - byla formulována zpracovatelem posudku (jako podmínka č. 85 návrhu stanoviska v posudku) k naplnění podmínek č. 51 a 52 pro fázi přípravy, protože realizace těchto opatření je zásadní pro posílení migrační prostupnosti varianty A úseku 5205.

Příslušný úřad nad rámec znění podmínky uvedeného v návrhu stanoviska v posudku doplnil bod b) – vyplývá z podmínek formulovaných zpracovatelským týmem dokumentace EIA.

Odůvodnění podmínek pro fázi realizace záměru včetně přípravy území (specifických opatření pro variantu B – estakáda):

Podmínka č. 85 - je reakcí zpracovatele posudku na kritická vyjádření obce Pasohlávky, většiny subjektů provozujících rekreační činnost na hladině horní nádrže VDNM a spolků, kde jednou z namítaných okolností byla nepřijatelnost rizika jakékoli konstrukce estakády pro přeletující ptáky. Zpracovatel posudku tuto okolnost konzultoval s AOPK ČR a s kolegy z řad autorizovaných osob a je jednoznačné, že s ohledem na exponovanost přeletů ptáků přes koridor budoucí dálnice mezi střední a horní nádrží VDNM je nutno uplatnit specifické opatření (inspirace u dálnice D55). V návrhu stanoviska v posudku je označena jako podmínka č. 86.

Podmínka č. 86 - byla formulována zpracovatelem posudku (jako podmínka č. 87 v návrhu stanoviska v posudku) k naplnění podmínky č. 53 pro fázi přípravy, protože realizace těchto opatření je zásadní pro posílení migrační prostupnosti varianty B úseku 5205.

Po konzultaci se zpracovatelem posudku byla podmínka příslušným úřadem rozšířena o propustek kolem km 25,09 pod stávající silnicí I/52, a to na základě návrhu provedeného v dokumentaci, resp. v příloze č. 3 dokumentace EIA.

Odůvodnění podmínek pro fázi provozu záměru společných pro obě varianty:

Podmínka č. 87 - vyplynula z oponentního naturového posouzení a byla formulována zpracovatelem posudku, resp. oponentního naturového posouzení z důvodu zajištění důsledné ochrany navrhovanou dálnicí křížených toků, VDNM a rybníka Čahoun i během provozu, zejména je tento aspekt důležitý pro úseky, kde je požadováno řešit oddílný režim nakládání se srážkovými vodami v zimním a letním období. Podmínka vyplynula i z oponentního naturového posouzení s tím, že především pro povodí hraničního toku Včelínek je nutno detailně zajišťovat permanentní funkčnost všech ochranných prvků řešících prevenci jakékoli kontaminace vodních toků v tomto příhraničním povodí.

Po konzultaci se zpracovatelem posudku byla část b) této podmínky příslušným úřadem upravena ve smyslu zobecnění na místa průchodu povrchových toků či vodních ploch obecně, dále konkretizována směrem k rybníku Čahoun a rozšířena na havárie a úniky závadných látek.

Podmínka č. 88 - byla formulována zpracovatelem posudku (jako podmínka č. 89 návrhu závazného stanoviska) ve vztahu k optimalizaci údržby vysázených porostů dřevin (včetně naváděcích porostů k ekoduktům). Návrh výsadeb vychází dle dokumentace EIA z konzultací s AOPK ČR – Správou CHKO Pálava, přičemž zpracovatel posudku na základě provedených terénních šetření pokládá za nezbytné specificky upozornit na nebezpečí výrazného nástupu dvou invazních druhů dřevin – trnovníku akátu a pajasanu žláznatého, které je naopak nutno účinně a operativně v rámci údržby porostů tlumit. Z posudku vyplývá, že dohodnuté smluvní období údržby vegetace trvá zpravidla 3–5 let po ukončení výstavby.

Na základě posudku byla tato podmínka (nad rámec návrhu stanoviska v posudku) doplněna o bod d), který je stanoven za účelem podpory xerofytních biotopů.

Odůvodnění podmínek pro monitorování a rozbor vlivů záměru na životní prostředí společných pro obě varianty:

Podmínka č. 89 - byla formulována zpracovatelem posudku (jako podmínka č. 1 pro monitoring) a směřuje k ověření jak změn v imisním pozadí zájmového území, tak vlivu posuzovaného záměru, a to jak v etapě výstavby, tak následného provozu. Podmínka současně slouží i k odůvodnění realizace dalších minimalizačních opatření k omezování emisí v etapě výstavby.

Podmínka č. 90 - byla formulována zpracovatelem posudku (jako podmínka č. 2 pro monitoring) na základě obdržených vyjádření k dokumentaci EIA a je stanovena za účelem ověření zpracovaného vyhodnocení hlukové zátěže v etapě výstavby měřením. Současně vytváří předpoklad pro případnou úpravu stavebních činností ve vztahu k plnění hygienického limitu v etapě výstavby. Formulace podmínky předpokládá stanovení rozsahu, míst a četnosti monitoringu v dohodě s orgánem ochrany veřejného zdraví.

Znění této podmínky uvedené v návrhu stanoviska v posudku (jako podmínka č. 2 pro monitoring) bylo doplněno o vhodné zapojení jednotlivých dotčených obcí.

Podmínka č. 91 - vyplývá z dokumentace EIA, byla modifikována zpracovatelem posudku a směřuje k ověření účinnosti navrhovaných protihlukových opatření zajišťujících plnění hygienického limitu

hluku pro denní a noční dobu v etapě provozu. V návrhu stanoviska v posudku je označena jako podmínka č. 3 pro monitoring.

Podmínky č. 92 a 93 - vyplývají z dokumentace EIA a byly doplněny zpracovatelem posudku, který pokládá za stěžejní detailně projekt monitoringu dle přílohy č. 14 dokumentace EIA podrobně rozpracovat, případně i aktualizovat. Podmínky tak směřují k ověření účinnosti navrhovaných opatření zajišťujících prevenci a minimalizaci vlivů na kvalitu povrchových a podzemních vod, zejména v OPVZ Nová Ves. Zpracovatel posudku pokládá za důvodné zdůraznit i požadavek na doplnění monitoringu podzemních vod v souvislosti s případným uplatněním podvarianty 3 kompenzačních opatření v nivě toku Dyje. Podmínky vyplynuly i z doručených písemných vyjádření samospráv, města Pohořelice i z vyjádření spolků a části občanské veřejnosti. Protože příloha č. 14 byla zveřejněna v rámci dokumentace EIA, je plný odkaz na ni relevantní s ohledem na celkový rozsah tohoto monitoringu. V návrhu stanoviska v posudku jsou označeny jako podmínky č. 4 a 5 pro monitoring.

Znění podmínky č. 92 uvedené v návrhu stanoviska v posudku (jako podmínka č. 4 pro monitoring) bylo příslušným úřadem upraveno tak, že poslední část podmínky týkající se dopadu MÚK Ivaň na odtokové poměry při povodni byla přesunuta do podmínky č. 18 (fáze přípravy), čímž bude lépe umožněno reagovat případnou změnou technického řešení MÚK. Znění podmínek č. 92 a 93 uvedených v návrhu stanoviska v posudku (jako podmínky č. 4 a 5 pro monitoring) bylo příslušným úřadem po konzultaci se zpracovatelem posudku doplněno o stanovenou minimální dobu monitoringu, o monitoring okolo navrhovaných retenčních nádrží (na základě posudku, nad rámec návrhu stanoviska v posudku) a dále o text podmínky č. 88 uvedené v návrhu stanoviska v posudku.

Podmínka č. 94 - byla formulována zpracovatelem posudku (jako podmínka č. 6 pro monitoring v návrhu stanoviska v posudku) z hlediska složitých geologických poměrů v úseku stavby podél Anenského vrchu ve vztahu k prevenci vzniku nežádoucích geodynamických jevů. Na rozdíl od průřezu výstupů geotechnického průzkumu do podmínky č. 23 kapitoly D.IV. dokumentace EIA, návrh monitoringu promítnutý do přiměřených opatření ve výstupech dokumentace EIA absentoval.

Znění této podmínky uvedené v návrhu stanoviska v posudku (jako podmínka č. 6 pro monitoring) bylo doplněno ve smyslu potřeby návrhu časového rozsahu.

Podmínka č. 95 - byla formulována zpracovatelem posudku (jako podmínka č. 7 návrhu stanoviska v posudku) s tím, že výrazně rozšiřuje jen obecně formulované opatření č. 38 dokumentace EIA, které neobsahuje prakticky žádné bližší pojetí nebo zásady. Dle názoru zpracovatele posudku bylo nutno podrobněji rozpracovat zejména časový úsek představebního biomonitoringu (minimální a maximální rozsah) tak, aby byla zajištěna aktuálnost informací o stavu bioty před zahájením výstavby. Bod a) zahrnuje zásady pro biologický monitoring podél hlavní trasy dálnice mimo úsek novomlýnských nádrží (získání aktuálních dat ve vztahu k ověření dopadů výstavby, dopadů provozu s vyhodnocením účinnosti navrhovaných opatření na floru, faunu a ekosystémy) se zvláštním přihlédnutím ke kontaktu s EVL Mušovský luh (návrh je stanoven oponentním naturovým posouzením). Bod b) byl formulován zpracovatelem posudku pro specifický charakter přechodu horní novomlýnské nádrže dvěma rozdílnými variantami s tím, že zůstává zachována stávající

silnice I/52 jako obslužná komunikace, která představuje z hlediska migrace kritický úsek (i když není zanesen v mapové databázi AOPK ČR). Bod c) byl formulován již dokumentací EIA (podmínka č. 75) a zajišťuje důslednou ochranu území podél dokončené stavby dálnice před nástupem nežádoucích druhů rostlin, což je důležité zejména v území, kde je nutno spíše podporovat hodnotné xerofytní biotopy, pro nástup invazivních druhů rostlin představuje záměr významné riziko. Bod d) byl formulován specificky pro případ, že bude pro realizaci záměru pro úsek 5205 přechodu horní nádrže VDNM stanovena varianta B – estakáda. S ohledem na podané námítky části veřejnosti, obce Pasohlávky i MěÚ Pohořelice vůči této variantě úseku 5205 ve smyslu, že konstrukce estakády může znamenat riziko pro proletující ptáky za snížené viditelnosti, byla zpracovatelem posudku navržena specifická podmínka požadující zajistit opatření kontrastními prvky zabraňujícími střetům ptáků s konstrukcí estakády během snížené viditelnosti. Je proto důvodné pro fázi provozu požadovat monitoring účinnosti tohoto opatření. Bod e) této podmínky byl zpracovatelem posudku převzat z dokumentace EIA v modifikovaném znění – kromě polohy nového ekoduktu v km 38,400 u Šibeničního vrchu bylo nutno analogicky řešit i oba navazující ekodukty u Bavor při jižním úbočí Anenského vrchu.

Znění bodu a) této podmínky uvedené v návrhu stanoviska v posudku (jako podmínka č. 7 pro monitoring) bylo příslušným úřadem specifikováno ve smyslu její platnosti i pro navrhovanou přeložku I/52 u varianty B – estakáda. Znění bodu c) bylo příslušným úřadem rozšířeno i o období výstavby a dále doplněno o ruderální a nepůvodní rostliny, a to na základě opatřeného uvedeného v naturovém hodnocení.

Podmínka č. 96 - vyplynula z oponentního naturového posouzení a řeší důslednou prevenci nežádoucího nástupu invazivních druhů v prostoru nivy v mezihrází Dyje, který je s ohledem na trofické poměry v tomto území velmi reálný. Naplnění této podmínky je jedním z předpokladů pro to, aby dokumentací prezentovaný a podmínkami posudku upřesněný způsob přírodě bližšího provedení kompenzačního opatření v podvariantě 3 nebyl ohrožován nežádoucí sukcesí po realizaci. Protože nelze vyloučit, že realizace této podvarianty kompenzačních opatření bude prováděna nezávisle na realizaci trasy dálnice, je podmínka stanovena jako samostatná, doplňující podmínku předchozí.

Výše uvedené podmínky zejm. zohledňují opatření navržená v dokumentaci EIA a reagují na skutečnosti zjištěné v průběhu mezistátního procesu EIA. V podmínkách nejsou zahrnuty podmínky a požadavky vycházející z všeobecně závazných předpisů, a to i v případě, že byly předmětem vyjádření dotčených orgánů. Povinnost splnit takovéto podmínky ukládají oznamovateli platné právní předpisy, není tedy třeba je v tomto závazném stanovisku uvádět. Právní rámec ČR je v tomto ohledu pro přípravu a provoz záměru dostatečný, stanovené podmínky přitom stanovují některé další požadavky konkretizující způsob splnění zákonných požadavků, resp. stanovující další požadavky nad rámec požadavků zvláštních právních předpisů (v souladu s § 5 odst. 4 zákona).

Proces EIA posuzuje realizaci záměru z pohledu akceptovatelnosti z hlediska vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví. Z hlediska tohoto aspektu nebyl nalezen natolik významný faktor, který by z pohledu příslušného úřadu bránil realizaci předmětného záměru při akceptování relevantních

podmínek formulovaných zpracovatelkou dokumentace, dotčenými subjekty a zpracovatelem posudku, které se staly součástí tohoto závazného stanoviska.

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

Předmětem posuzovaného záměru je stavba dálnice D52 v úseku Pohořelice – státní hranice ČR/Rakousko v kategorii D 26/130 a středisko správy a údržby dálnice (SSUD) Pohořelice. V severní části se jižně od obce Pohořelice stavba napojuje na stávající těleso dálnice D52, v jižní části je stavba ukončena na státních hranicích s Rakouskem. Po dokončení vytvoří v návaznosti na rakouskou dálnici A5 dálniční propojení Brna s Vídní a stane se tak důležitou součástí evropské silniční sítě. Projekt člení stavbu na tři základní úseky, 5204, 5205 a 5206 a SSUD Pohořelice. Úsek 5204 se nachází v severní části stavby, od napojení na dálnici D52 u Pohořelice až po břehové partie VD Nové Mlýny, úsek 5205 je úsekem přes vodní dílo Nové Mlýny a 5206 je lokalizován od jižního břehu VD Nové Mlýny až po státní hranici ČR/Rakousko. Pouze úsek 5205 je posuzován ve dvou variantních řešeních (varianta A – dálnice na samostatném násypu, varianta B – estakáda přes vodní nádrž), ostatní úseky jsou navrženy v jedné variantě. V podvariantách je pak řešeno kompenzační opatření za ztrátu retenčního a zásobního prostoru VDNM v případě realizace varianty A.

Trasa D52 prochází v převážné délce Dyjsko-svrateckým krajinným celkem (severní část po jižní okraj Nových Mlýnů) a Dunajovickým krajinným celkem (od Nových Mlýnů po státní hranice ČR/Rakousko). V severní části prochází některé drobné úseky na hranici se Znojensko-Pohořelickým krajinným celkem a ve střední části s Mikulovským krajinným celkem. Dyjsko-svratecký krajinný celek je rovinatá zemědělská krajina s kontrastem horizontály vodních ploch novomlýnských nádrží s hřebeny Pálavy. Dunajovický krajinný celek zaujímá pohledově otevřenou zemědělskou krajinu s mírně až výrazně zvlněným reliéfem s pohledově výrazným hřbetem Malá Slunečná – Velká Slunečná – Liščí kopec – Ořechovská hora (západně od záměru). Zájmové území je tvořeno převážně zemědělskou krajinou, stavba 5205 překonává rozsáhlou vodní plochu – VDNM, na březích horní nádrže jsou rozsáhlé rekreační areály a hotelové komplexy, v okolí Mikulova se jedná o urbanizované území (průmyslovou zónu). Přírodní a přírodě blízké biotopy jsou zastoupeny minimálně. Jejich přítomnost byla zjištěna zejména ve vazbě na Mušovský luh a okolí vodního díla Nové Mlýny. Trasa D52 kopíruje většinově trasu současné I/52, kromě úseku u Mikulova, kde se odklání západním směrem, hraniční přechod je navržen v místě stávajícího přechodu Mikulov/Drasehofen.

Posuzovaný záměr lze na základě provedených modelových výpočtů, expertních hodnocení, odborných studií a terénních šetření a průzkumů (obsažených jak v dokumentaci, tak posudku) hodnotit jako akceptovatelný zásah do životního prostředí s tím, že vlivy na jednotlivé složky životního prostředí byly na základě přeložených podkladů v rámci procesu posuzování vlivů na životní prostředí vyhodnoceny jako málo významné až potenciálně významné s tím, že pro minimalizaci potenciálně významných vlivů jsou tímto závazným stanoviskem formulovány odpovídající podmínky, které rozlišují opatření pro variantu A a B.

Na základě dokumentace, vyjádření k ní podaných, veřejného projednání a posudku se příslušný úřad ztotožnil se závěry jak dokumentace, tak posudku, a dospěl k závěru, že negativní vlivy posuzovaného záměru v obou předložených variantách nepřesahují míru stanovenou zákony a dalšími předpisy a že předmětný záměr lze při respektování podmínek tohoto závazného stanoviska realizovat, a tedy vydat souhlasné závazné stanovisko. Příslušný úřad tak ve svém souhlasném závazném stanovisku při zohlednění uvedených podmínek konstatoval možnou realizaci obou dvou navržených variant úseku 5205, tj. přechodu přes VDNM (varianta A – násyp a B – estakáda) bez preference, neboť právě při zohlednění uvedených podmínek nelze podle názoru příslušného úřadu u žádné z obou předložených variant konstatovat, že by jedna z nich byla z hlediska svých vlivů výrazně příznivější nebo nepříznivější než druhá, přičemž lze ovšem současně u obou variant konstatovat, že jsou při zohlednění uvedených podmínek z hlediska svých vlivů přijatelné.

Charakteristika vlivů záměru na životní prostředí a obyvatelstvo z hlediska jejich velikosti a významnosti je zaměřená především na popis a vyhodnocení dominantních vlivů způsobených realizací záměru. Podrobnější charakteristika vlivů na jednotlivé složky životního prostředí a veřejné zdraví je následující:

Vlivy na obyvatelstvo a veřejné zdraví

Významné negativní vlivy záměru „D52 Pohořelice - st. hranice ČR/Rakousko + SSUD Pohořelice“ na obyvatelstvo a veřejné zdraví byly vyloučeny, při respektování opatření spojených s posuzováním záměrem a podmínek tohoto závazného stanoviska lze vlivy posuzovaného záměru považovat za přijatelné v obou navrhovaných variantách.

Následující tabulka uvádí počet obyvatel a jejich průměrný věk v dotčených obcích (Český statistický úřad k 1.1.2022).

Obec	Počet obyvatel			Průměrný věk		
	celkem	muži	ženy	celkem	muži	ženy
Pohořelice	5312	2605	2707	41,2	39,8	42,5
Pasohlávky	727	366	361	42,0	40,5	43,4
Vlasatice	889	445	444	41,1	40,5	41,6
Mikulov	7427	3564	3863	43,3	41,9	44,5
Bavory	392	197	195	43,9	41,9	46,0
Perná	797	397	400	41,8	41,9	41,7
Horní Věstonice	496	248	248	42,6	40,0	45,1
Drnholec	1834	933	901	41,5	40,4	42,6
Jevišovka	664	338	326	39,5	39,0	40,0
Dolní Dunajovice	1694	846	848	44,1	42,5	45,8

Hodnocení vlivů záměru na veřejné zdraví bylo provedeno ve studii Vyhodnocení vlivů na veřejné zdraví, zpracované autorizovanou osobou pro oblast posuzování vlivů na veřejné zdraví (Polák R., SUDOP PRAHA, a.s., 01/2024). Podkladovými materiály pro vyhodnocení vlivů záměru na veřejné zdraví byla rozptylová studie (Martinovský J., SUDOP PRAHA, a.s., 01/2024) a hluková studie (Šafratová J., SUDOP PRAHA, a.s., 01/2024).

Při posuzování možných vlivů na zdraví dotčené populace je nutno brát v úvahu obecně všechny faktory, které mohou mít dopad na lidské zdraví. Posuzovaný záměr dle vypracované studie nebude významným zdrojem elektromagnetického záření. V souvislosti s jeho realizací se nepředpokládá kontaminace zdrojů vod chemickými látkami ani patogenními organismy či jejich toxiny. Hlavními faktory, které mohou být realizací záměru významněji ovlivněny, budou tedy hluk a znečištění ovzduší.

Expozice znečišťujícími látkami v ovzduší – etapa výstavby

Fáze výstavby bude dočasným zdrojem znečištění ovzduší, zejména z vlastního prostoru staveniště, kde bude docházet k produkci znečišťujících látek z provozu stavebních strojů a ke vzniku sekundární prašnosti z pohybu stavebních mechanismů a při nakládání se sypkými materiály. Dalším zdrojem znečišťování budou pohyby nákladních aut po okolních komunikacích. Tyto zdroje mohou po časově omezenou dobu poměrně významně působit na své nejbližší okolí. Hodnocení vlivů na veřejné zdraví se pro fázi výstavby zabývalo znečišťující látkou oxidem dusičitým se závěrem, že není třeba očekávat výskyt koncentrací nad hranicí směrné hodnoty WHO v žádné části výpočtové oblasti, a to ani v období výstavby. Dále hodnocení uvažovalo pro fázi výstavby vliv v důsledku suspendovaných částic. V rámci podkladové rozptylové studie byl vyhodnocen příspěvek staveništní dopravy. Dle výsledků modelových výpočtů je nutno vlivem staveništní dopravy očekávat zvýšení denních koncentrací PM_{10} u nejméně ovlivněné zástavby v suchých dnech, a to nejvýše o $1,1 \mu g \cdot m^{-3}$. Uvedené hodnotě nárůstu imisní zátěže odpovídá zvýšení relativního rizika výskytu kašle ve výši 1,0034 – 1,0039 (tj. 1 případ na 1277 až 1490 obyvatel). V zástavbě dotčené nejvyššími nárůsty imisní zátěže lze předpokládat desítky, nejvýše nižší stovky obyvatel. Není tedy třeba očekávat zvýšení počtu případů s výskytem dýchacích obtíží (kašel) mezi dotčenou populací. Přesto, i s ohledem na nejistoty v hodnocení, je nutné zajistit minimalizaci prašnosti ze staveniště i z příjezdových a odjezdových tras staveništní dopravy. Opatření byla navržena v rozptylové studii.

Zpracovatel posudku nemá k vyhodnocení vlivů na veřejné zdraví v etapě výstavby z hlediska znečištění ovzduší žádné připomínky za předpokladu dodržení relevantních podmínek závazného stanoviska, jež byly formulovány mj. na základě zpracované rozptylové studie.

Expozice znečišťujícími látkami v ovzduší – etapa provozu

Pro fázi provozu byly hodnoceny změny koncentrací znečišťujících látek v souladu s doporučením autorizačního návodu Státního zdravotního ústavu pro hodnocení vlivů dopravy: NO_2 , PM_{10} a $PM_{2,5}$, benzen a benzo[a]pyren a nad rámec jeho doporučení byl rozsah sledovaných polutantů rozšířen o oxid uhelnatý. Vyhodnocení bylo provedeno pro scénáře ve výhledovém období v roce 2028, 2030 a 2050. Z hlediska vlivů na veřejné zdraví je již ve výchozím stavu ve výpočtové oblasti nutno očekávat zvýšené riziko z chronické expozice částicím PM_{10} , $PM_{2,5}$, oxidu dusičitému

a benzo[a]pyrenu. V řešeném území ale dle pětiletých průměrů za období let 2017 – 2021 nedochází k překračování imisních limitů žádné znečišťující látky s výjimkou benzo[a]pyrenu (k jehož koncentracím se pouze přihlíží). Hodnoty I_{Hr} B[a]P dosahují až 120 % imisního limitu, překročení však bylo vypočteno pouze ve třech čtvrcích, a to v širším zájmovém území – na území města Brna a obce Modřice. Vlivem záměru z hlediska vlivů na ovzduší lze dle doložených podkladů v prostoru zástavby očekávat u sledovaných účinků pouze mírné změny v míře zdravotního rizika. V případě suspendovaných částic PM₁₀ je vypočten nárůst míry zdravotního rizika (stotisíciny nového případu v celé hodnocené populaci), u suspendovaných částic PM_{2,5} byl vypočten dokonce pokles míry rizika vyjádřený jako úmrtnost u dospělých v řádu tisíciny nového případu na celou dotčenou populaci. V případě dlouhodobých koncentrací oxidu dusičitého nebyla dle dokumentace na naprosté většině území vzhledem k celkově poměrně nízkým hodnotám imisní zátěže (pod hranicí 20 pg.m⁻³) vypočtena žádná změna v dotčené populaci. Pouze lokálně bylo vypočteno zvýšení míry úmrtnosti v řádu tisíciny nového případu v dotčené populaci. V případě krátkodobých koncentrací oxidu dusičitého a oxidu uhelnatého pak nebyly v žádné části zájmového území zaznamenány hodnoty nad hranicí směrné hodnoty WHO. V případě průměrných ročních koncentrací benzenu a benzo[a]pyrenu bylo vlivem záměru zaznamenáno celkové snížení míry zdravotního rizika. Dokumentace uzavírá, že ani nárůstem koncentrací nejvíce dotčených částech obytné zástavby není třeba očekávat nárůst míry rizika významný ve smyslu ohrožení zdraví.

Z hlediska vyhodnocení v etapě provozu ze strany zpracovatele posudku bez připomínek.

Vlivy na veřejné zdraví z hlediska expozice hluku – etapa výstavby

V období výstavby lze očekávat zvýšenou hlukovou zátěž. Podle hlukové studie (Šafratová J., SUDOP PRAHA, a.s., 01/2024) bude staveništní doprava v maximálním možné míře provozována v trase stávající komunikace I/52 a budoucí D52. Podle obdobných staveb byla hlukově posouzena změna akustické situace při nárůstu dopravy o max. 120 nákladních vozidel (NA +120 v denní době). Vlivem staveništní dopravy, tj. převozu materiálu nákladními auty při uvedené maximální denní intenzitě 120 vozidel, nedojde k hodnotitelné změně akustické situace v okolí stávající komunikace I/52, max. navýšení je do 0,2 dB mimo obce. Hygienický limit (68 dB v denní době) u chráněných prostorů pro stávající komunikace bude dodržen. Zároveň v současné době není možné přesně určit zatížení hlukem během realizace stavby. K jednotlivým stavebním úsekům nejsou hotové přílohy POV, ZOV, nejsou určena zařízení stavenišť. Na základě zkušeností z jiných staveb obdobného rozsahu a významu lze uvést obecná doporučení pro zhotovitele na umístění zařízení stavenišť např. na plochách uvnitř mimoúrovňových křižovatek a v jejich blízkosti, mimo obydlené části sídel, dále mimo ochranná pásma vodních zdrojů, mimo obytnou zástavbu a mimo zátopové území, zvláště chráněná území a jejich ochranná pásma včetně významných krajinných prvků. Stejně tak nasazení stavebních strojů bude známo až po vybrání zhotovitele stavby a jeho dostupných možností. V blízkosti obytné zástavby je hlukovou studií navrženo zvolit stroje s garantovanou nižší hlučností. Podle hodnocení vlivů na veřejné zdraví (Polák R., SUDOP PRAHA, a.s., 01/2024) však není třeba očekávat významnější vlivy na veřejné zdraví, už vzhledem k délce stavebních prací. Reálně se zdravotní účinky (zejména nárůst rizika výskytu ICHS) z expozice hluku projevují až při dlouhodobějším působení, a to v řádu vyšších jednotek až desítek let. Stavební činnost může u exponovaných obyvatel vyvolávat pocity obtěžování a rušení, neboť

se jedná o vnesený nový zdroj hluku, nicméně tento zdroj je dočasný. Je proto žádoucí věnovat zvýšenou pozornost podrobnému zpracování plánu stavební činnosti, resp. činností souvisejících s realizací záměru s přijetím a systémem kontroly dodržování opatření ke snížení negativních vlivů stavební činnosti.

Zpracovatel posudku nemá k vlivům na veřejné zdraví v etapě výstavby z hlediska hlukové zátěže připomínky za předpokladu dodržení relevantních podmínek závazného stanoviska.

Vlivy na veřejné zdraví z hlediska expozice hluku – etapa provozu

Hodnocení využilo výsledky modelování hlukové zátěže z automobilové dopravy pro výhledové stavy v letech 2028, 2030 a 2050 a zohlednilo jak stávající obytnou zástavbu (odhad počtu obyvatel po jednotlivých objektech) tak plochy vymezené pro bydlení dle územních plánů (hodnocení provedeno pro 1000 obyvatel). Hodnocení bylo zaměřeno na porovnání počtu obyvatel vysoce obtěžovaných hlukem, vysoce rušených ve spánku hlukem a počtu případů kardiovaskulárních onemocnění v důsledku dlouhodobého působení hluku z dopravy ve výhledových stavech. Z hodnocení vyplývá, že vlivem změn v hlukové zátěži ze silniční dopravy byl vypočten obecně pokles míry zdravotního rizika. V případě silného obtěžování a silného rušení při spánku bylo vypočteno snížení v řádu desítek obyvatel, v případě výskytu ischemické choroby srdeční bylo vypočteno snížení vyjádřené jako pokles o jeden případ za cca 2 roky. V oblastech ploch určených pro bydlení byl vypočten nárůst počtu silně obtěžovaných a při spánku silně rušených obyvatel v řádu jednotek na tisíc obyvatel a nárůst výskytu ICHS v řádu jednoho případu za několik desítek let na tisíc obyvatel. Z hlediska porovnání hodnocených variant lze konstatovat, že rozdíly jsou málo významné.

Ve vztahu k hodnocení vlivů na veřejné zdraví z hlediska hluku v etapě provozu je zpracovatel posudku bez připomínek za předpokladu realizace navrhovaných protihlukových opatření.

Vlivy na psychickou pohodu – etapa výstavby

Z hlediska etapy výstavby dokumentace navrhuje informovat dotčené obyvatelstvo o plánovaných činnostech a umožnit jim tak odpovídající úpravu režimu dne. Etapa výstavby bude dočasně významným negativním vlivem ve vztahu k nejbližší obytné zástavbě. Minimalizování těchto vlivů proto musí být vhodně zohledněno v zásadách organizace výstavby, promítnuto do harmonogramu stavebních prací a také musí být důsledně dodržována navržená opatření ke snížení vlivů. Detailní požadavky na zásady organizace výstavby z hlediska minimalizace vlivů imisní a hlukové zátěže jsou promítnuty do příslušných podmínek (podmínky č. 4 a 7).

Zpracovatel posudku shledal, že etapa výstavby může pro určité skupiny obyvatel představovat rušivý vliv, a tudíž navrhl nejen podmínky, jejichž plnění zajistí minimalizaci hlukové a imisní zátěže v etapě výstavby záměru, ale také podmínku v oblasti komunikace s veřejností a jejího informování ve vztahu k faktorům pohody. Tyto podmínky jsou uloženy v tomto závazném stanovisku.

Vlivy na psychickou pohodu – etapa provozu

V rámci projednávání dokumentace jak v rámci připomínek, tak na obou veřejných projednáních, výrazně rezonovala otázka vlivů v místní části Nová Ves města Pohořelice, jelikož realizací záměru by toto sídlo prakticky přišlo o obchvatovou komunikaci, kterou představuje dnešní stopa silnice I/52, a také by de facto ztratilo obslužnou komunikaci podél budoucí D52, z čehož vyplývá riziko zvýšených průjezdů zastavěným územím. Tato situace je řešitelná vytvořením souběžné obslužné komunikace podél D52 s tím, že bude v maximální možné míře využito i stopy stávající silnice I/52, jak je podrobně odůvodněno u stanovené podmínky č. 1. Tuto komunikaci je totiž možné důsledně realizovat v rámci koridoru vymezeného pro dálnici D52 platnými ZÚR Jihomoravského kraje. Vlivy této komunikace jsou tedy zahrnuty ve stávajícím vyhodnocení koridoru dálnice D52 z hlediska dopadů na akustickou a imisní situaci, veřejné zdraví a další vyhodnocované složky životního prostředí, také stávající silnice I/52 se v rámci tohoto koridoru již v současné době nachází. Nelze tedy očekávat nové významné vlivy způsobené realizací souběžné obslužné komunikace obce Nová Ves (např. hluk, veřejné zdraví, ovzduší, kontext ovlivnění kvality podzemních či povrchových vod).

Z vyjádření k dokumentaci byly dále patrné obavy z nestandardních situací a souvisejících potíží na celém komunikačním systému. Za účelem jejich eliminace zpracovatel posudku navrhl podmínky z hlediska zabezpečení bezpečnosti provozu, které byly převzaty do podmínek tohoto stanoviska. Dále byly stanoveny podmínky s ohledem na dělicí účinky stavby. K ovlivnění psychické pohody v etapě provozu nemá zpracovatel posudku další připomínky, a to za předpokladu dodržení uvedených podmínek závazného stanoviska.

Vlivy na rekreační aktivity

Hodnocení tohoto aspektu v rámci dokumentace EIA bylo zpracováno na základě studie vlivů záměru na socioekonomický stav území (Rožníková M., SUDOP PRAHA, a.s., 01/2024), jež tvoří přílohu č. 6 dokumentace. Z hlediska vlivů záměru na rekreační aktivity bylo vzato v úvahu ovlivnění vinařských stezek v mikulovské vinařské podoblasti. Dle dokumentace připravuje obec Pasohlávky výstavbu cyklostezky vedoucí v souběhu se silnicí z Pasohlávek do Ivaně. V rámci stavby D52 pro ni bude nachystána rezerva v celé délce přeložky silnice. V rámci projekční přípravy záměru D52 byla zachována prostupnost krajiny pro pěší a cykloturisty. Z hlediska analýzy nabídky cestovního ruchu je v dokumentu „Strategie rozvoje cestovního ruchu Jihomoravského kraje na roky 2021–2027“ konstatováno, že dostavba dálnice D52 představuje příležitost rozvoje. Z iniciativy rakouské strany je formou zrcadlových projektů realizován trilaterální projekt „Cyklistický region Dolní Rakousko – jižní Morava – západní Slovensko“ s vybranými cyklostezkami a cyklotrasami a službami pro cykloturisty. Mezi nejnavštěvovanější turistické cíle v Jihomoravském kraji patří Aqualand Moravia. V případě realizace varianty B – estakáda úseku 5205 rezonuje kontext snížení výměry hladiny horní nádrže VD Nové Mlýny z hlediska rizik pro rekreační využívání vodní nádrže. Z tohoto důvodu je stanovena specifická podmínka č. 54 pro variantu B – estakáda úseku 5205. V rámci zhodnocení socioekonomických vlivů záměru byly jako příležitosti záměru identifikovány zvýšení dostupnosti oblasti, příležitost pro další turistický rozvoj oblasti, rozvoj nových forem cestovního ruchu a rekreace (zaměřených na vinařství, lidovou kulturu, agroturistiku

a jedinečnou atraktivnost krajiny), rozvoj rekreačních oblastí, rozvoj lázeňství a rozvoj měkkých forem rekreace. Naopak slabou stránkou je vedení záměru v bezprostřední blízkosti CHKO Pálava a částečné vedení v západní části CHKO Pálava, u varianty A zmenšení území vodní nádrže Nové Mlýny a u varianty B snížení přírodních a estetických hodnot krajiny.

Zpracovatel posudku nemá z hlediska hodnocení vlivu záměru ve vztahu k možnostem rekreačního využívání území při plnění relevantních podmínek závazného stanoviska připomínky.

Vlivy na ovzduší a klima

Významné negativní vlivy záměru „D52 Pohořelice - st. hranice ČR/Rakousko + SSUD Pohořelice“ na ovzduší a klima byly vyloučeny, při respektování opatření spojených s posuzovaným záměrem a podmínek tohoto závazného stanoviska lze vlivy posuzovaného záměru považovat za přijatelné v obou navrhovaných variantách.

Přílohou dokumentace EIA je Rozptylová studie (Martinovský J., SUDOP PRAHA, a.s., 01/2024), která měla za cíl posouzení imisních příspěvků z provozu na dálnici D52, a která se věnuje rovněž etapě výstavby.

Vlivy na ovzduší – etapa výstavby

V rozptylové studii bylo pro období výstavby komentováno ovlivnění ovzduší v důsledku stavby vlastní dálnice v hlavní trase ve smyslu doporučení opatření, která jsou uvedena v metodickém pokynu MŽP ke stanovování podmínek k omezení emisí ze stavebních strojů a z dalších stavebních činností, a také ovlivnění ovzduší a chráněné zástavby při realizaci kompenzačního opatření v podvariantě 3, s níž je spojen značný rozsah staveništní dopravy (předpokladem rozptylové studie bylo, že těžba bude probíhat mokrou cestou, bez vlivu na ovzduší).

Dokumentace uvádí, že hodnocení stavební činnosti v plném rozsahu bude provedeno v dalším stupni projektové dokumentace po upřesnění nasazení strojní techniky v průběhu navrhovaných stavebních postupů. V období výstavby bude dočasným zdrojem znečišťování ovzduší vlastní prostor staveniště, kde bude docházet k produkci znečišťujících látek z provozu stavebních strojů a ke vzniku sekundární prašnosti z pohybu stavebních mechanismů a při nakládání se sypkými materiály. Dalším zdrojem znečišťování budou pohyby nákladních aut po okolních komunikacích. Tyto zdroje mohou po časově omezenou dobu poměrně významně působit na své nejbližší okolí. Z hlediska vlivů na kvalitu ovzduší lze jako nejvýznamnější činnost označit zemní práce, v průběhu kterých bude v rámci přípravy území a terénních úprav použito největší množství těžké strojní techniky a současně dojde k přepravě největšího objemu zeminy a stavebních materiálů (zejména pro výstavbu úseku 5205 ve variantě A – násyp). Stavební práce budou prováděny mimo obytnou zástavbu, částečně v ose stávající komunikace I/52, resp. nové D52. Průjezd těžkých vozidel obytnou zástavbou musí být v max. možné míře omezen v projektu organizace výstavby, upřednostňovány musejí být trasy mimo obytné části obcí. Rozptylová studie uvažovala i další připravované stavby v území. V této souvislosti uvádí, že imisní dopady ze stavební činnosti na vzdálenějších úsecích navazujících dopravních staveb, u kterých budou dodržována základní opatření pro redukci imisních příspěvků ze stavební činnosti, již nebudou mít

na hodnocenou zástavbu v bezprostřední blízkosti záměru významný vliv, a celkově konstatuje, že imisní limity budou plněny i při souběžné výstavbě navazujících dopravních tras v území.

Z hlediska minimalizace vlivů na ovzduší ve fázi realizace záměru ukládá stanovisko oproti opatřením navrhovaným v dokumentaci přísnější opatření pro omezování emisí, jak je uvedeno v podmínkách č. 4 a 5 pro fázi přípravy záměru a v podmínce č. 89 pro projekt monitoringu kvality ovzduší.

V případě realizace varianty A – násyp a z ní vyplývajícího kompenzačního opatření v podvariantě 3 se rozptylová studie soustředila na vyhodnocení dopadů podél trasy staveništní dopravy. Výpočty byly prováděny pro 7 výpočtových bodů (Jevišovka – S1 a S2, Novosedly – S3 a S4, Drnholec – S5 a S6, Pohořelice – Nová Ves – S7).

Vyhodnocení vlivu stavební činnosti na kvalitu ovzduší bylo provedeno pro modelové hodnoty nárůstu průměrných denních koncentrací suspendovaných částic frakce PM₁₀ a maximálních hodinových koncentrací oxidu dusičitého. Jedná se o nejvhodnější imisní charakteristiky pro popis vlivu stavby na kvalitu ovzduší s ohledem na platné imisní limity. Pozadí pro denní koncentrace PM₁₀ (36. nejvyšší denní průměrnou hodnotu) bylo převzato z výsledků pětiletých průměrů (od roku 2017 do roku 2021) publikovaných ČHMÚ. Orientační hodnoty imisního pozadí maximálních hodinových koncentrací oxidu dusičitého byly stanoveny na základě hodnot naměřených na nejbližších stanicích imisního monitoringu za poslední publikované pětileté období. Očekávané imisní příspěvky ukazuje následující tabulka.

Bod	Příspěvky ze staveništní dopravy		Imisní pozadí	
	IH _d PM ₁₀ (μg.m ⁻³)	IH _k NO ₂ (μg.m ⁻³)	IH _d PM ₁₀ (36. nejvyšší denní průměr) [5] (μg.m ⁻³)	IH _k NO ₂ [kap. 3.6] (μg.m ⁻³)
S1	0,5	0,1	35	55
S2	0,7	0,1	35	55
S3	1,1	0,1	36	55
S4	1,0	0,1	35	55
S5	0,3	0,2	36	55
S6	0,3	0,1	37	55
S7	0,3	0,1	37	55

Z výsledků modelových výpočtů je patrné, že příspěvky k hodinovým koncentracím NO_2 nepřekročí u nejvíce ovlivněné obytné zástavby $0,2 \mu\text{g.m}^{-3}$, minimální příspěvky jsou dány intenzitou dopravy a emisní třídou nákladních vozidel. Hodnota imisního limitu pro maximální hodinové koncentrace NO_2 je stanovena na $200 \mu\text{g.m}^{-3}$. Je zřejmé, že při pozadových koncentracích do $55 \mu\text{g.m}^{-3}$ nebude vlivem hodnocené staveništní dopravy hranice imisní limitu $200 \mu\text{g.m}^{-3}$ překročena.

Příspěvky k denním koncentracím částic PM_{10} lze u nejvíce ovlivněné zástavby očekávat na úrovni do $1,1 \mu\text{g.m}^{-3}$. Imisní limit pro 24hodinové koncentrace PM_{10} je stanoven na $50 \mu\text{g.m}^{-3}$ pro 36. nejvyšší hodnotu. Nejvyšší hodnota pětiletých průměrů publikovaná ČHMÚ dosahuje v území nejvíce $37,0 \mu\text{g.m}^{-3}$. Ani při součtu úrovně pozadí a imisního příspěvku stavebních prací tedy nedojde k překročení imisního limitu.

Imisní limity podél hodnocené trasy staveništní dopravy u podvarianty 3 nebudou překročeny.

Zpracovatel posudku k vlivům na ovzduší v etapě výstavby navrhuje (na straně bezpečnosti hodnocení) respektovat pro celou etapu výstavby přísnější opatření pro omezování emisí v etapě výstavby uložená v rámci podmínek závazného stanoviska.

Vlivy na ovzduší – etapa provozu

V rozptylové studii byly posuzovány imisní příspěvky z provozu na dálnici, přičemž bylo provedeno jak vyhodnocení stávající kvality ovzduší, tak modelové výpočty pro výhledové stavy (2028, 2030 a 2050). Jako modelové imisní veličiny byly v rozptylové studii zpracovány reprezentativní veličiny pro vyhodnocení vlivů automobilové dopravy na kvalitu ovzduší:

- průměrné roční a maximální hodinové koncentrace oxidu dusičitého,
- průměrné roční koncentrace benzenu,
- průměrné roční a maximální denní koncentrace suspendovaných částic PM_{10} ,
- průměrné roční koncentrace suspendovaných částic $\text{PM}_{2,5}$,
- maximální hodinové koncentrace oxidu uhelnatého,
- průměrné roční koncentrace benzo[a]pyrenu.

V blízkosti EVL Mušovský luh, kde je stanoven limit pro ochranu ekosystému, byly vyhodnoceny vlivy také pro průměrné roční koncentrace oxidu siřičitého a oxidů dusíku.

Záměr byl posuzován ve dvou variantách, které se liší v prostoru přechodu přes nádrž Nové Mlýny. V okolí variantního úseku se nachází obytná zástavba v dostatečné vzdálenosti od záměru. Rozdíl imisních příspěvků z provozu na navrhované komunikaci v hodnocených variantách vychází v tisících $\mu\text{g.m}^{-3}$ (ng.m^{-3}), tj. na hranici přesnosti modelového výpočtu. Z hlediska dopadů na kvalitu ovzduší je vliv na obytnou zástavbu u obou variant rovnocenný, proto jsou popisovány imisní příspěvky z provozu záměru u nejbližší obytné zástavby bez rozlišení variant. Ve studii bylo hodnoceno jak bezprostřední okolí stavby, tak vliv na široké okolí v rozsahu dle zpracovaných dopravních podkladů.

Podle pětiletých průměrů koncentrací znečišťujících látek (2017 – 2021) publikovaných ČHMÚ jsou v území navrhovaného záměru splněny imisní limity všech sledovaných imisních charakteristik. Také v širším území nedochází dle pětiletých průměrů k překračování imisních limitů žádné znečišťující látky s výjimkou benzo[a]pyrenu, k jehož koncentracím se pouze přihlíží. Hodnoty $IH_{B[a]P}$ v řešené lokalitě dosahují 120 % imisního limitu, překročení bylo vypočteno však pouze ve třech čtvercích, a to na území města Brna a města Modřice.

Z rozptylové studie vyplývá, že největší změny imisní zátěže po zprovoznění záměru byly vypočteny v blízkosti osy navrhované komunikace, nejvíce zasažená obytná zástavba se nachází v jihozápadní části Mikulova a u solitérních objektů v obcích Perná, Pohořelice a Pasohlávky, ve kterých jsou umístěny bytové jednotky. Nejvyšší pokles lze naopak zaznamenat podél stávající silnice I/52 v Mikulově.

Vlivem zprovoznění záměru v roce 2028 byla u obytné zástavby pro průměrné roční koncentrace vypočtena změna imisní zátěže na úrovni (nárůst / pokles):

- oxid dusičitý: + 0,44 $\mu\text{g.m}^{-3}$ / – 0,55 $\mu\text{g.m}^{-3}$ (imisní limit je 40 $\mu\text{g.m}^{-3}$)
- benzen: + 0,005 $\mu\text{g.m}^{-3}$ / – 0,014 $\mu\text{g.m}^{-3}$ (imisní limit je 5 $\mu\text{g.m}^{-3}$)
- částice PM_{10} : + 1,7 $\mu\text{g.m}^{-3}$ / – 1,4 $\mu\text{g.m}^{-3}$ (imisní limit je 40 $\mu\text{g.m}^{-3}$)
- částice $\text{PM}_{2,5}$: + 0,4 $\mu\text{g.m}^{-3}$ / – 0,4 $\mu\text{g.m}^{-3}$ (imisní limit je 20 $\mu\text{g.m}^{-3}$)
- benzo[a]pyren: + 0,013 ng.m^{-3} / – 0,036 ng.m^{-3} (imisní limit je 1 ng.m^{-3})

Vlivem zprovoznění záměru v roce 2030 byla u obytné zástavby pro průměrné roční koncentrace vypočtena změna imisní zátěže na úrovni (nárůst / pokles):

- oxid dusičitý: + 0,46 $\mu\text{g.m}^{-3}$ / – 0,52 $\mu\text{g.m}^{-3}$
- benzen: + 0,007 $\mu\text{g.m}^{-3}$ / – 0,013 $\mu\text{g.m}^{-3}$
- částice PM_{10} : + 1,7 $\mu\text{g.m}^{-3}$ / – 1,4 $\mu\text{g.m}^{-3}$
- částice $\text{PM}_{2,5}$: + 0,4 $\mu\text{g.m}^{-3}$ / – 0,4 $\mu\text{g.m}^{-3}$
- benzo[a]pyren: + 0,014 ng.m^{-3} / – 0,036 ng.m^{-3}

Vlivem zprovoznění záměru v roce 2050 byla u obytné zástavby pro průměrné roční koncentrace vypočtena změna imisní zátěže na úrovni (nárůst / pokles):

- oxid dusičitý: + 0,36 $\mu\text{g.m}^{-3}$ / – 0,41 $\mu\text{g.m}^{-3}$
- benzen: + 0,005 $\mu\text{g.m}^{-3}$ / – 0,009 $\mu\text{g.m}^{-3}$
- částice PM_{10} : + 1,8 $\mu\text{g.m}^{-3}$ / – 1,5 $\mu\text{g.m}^{-3}$
- částice $\text{PM}_{2,5}$: + 0,5 $\mu\text{g.m}^{-3}$ / – 0,5 $\mu\text{g.m}^{-3}$
- benzo[a]pyren: + 0,014 ng.m^{-3} / – 0,034 ng.m^{-3}

Rozptylová studie uzavírá, že u žádné ze sledovaných imisních charakteristik není třeba vlivem provozu záměru očekávat v blízkosti navrhovaného záměru překročení imisního limitu. Dopady u obytné zástavby jsou u obou variant přechodu záměru přes vodní dílo Nové Mlýny srovnatelné. Výběr varianty není z hlediska dopadů na kvalitu ovzduší určující.

V širším okolí lze na základě pětiletých průměrů koncentrací znečišťujících látek (2017 – 2021) očekávat na území města Brna a Modřic v blízkosti dálnice výchozí imisní zatížení benzo[a]pyrenem

na úrovni do 110 %, respektive do 120 % imisního limitu, přičemž k imisní zátěži benzo[a]pyrenem se při hodnocení kvality ovzduší pouze přihlíží. Vlastní změny způsobené záměrem v místě překročení imisního limitu způsobí navýšení menší než $0,002 \text{ ng.m}^{-3}$ (do 0,2 % imisního limitu, tj. výrazně pod hranicí 1 % imisního limitu). Příspěvek záměru je v těchto místech velmi malý a v celkové imisní situaci se neprojeví. Imisní koncentrace benzo[a]pyrenu jsou měřeny s přesností desetiny ng.m^{-3} , stejně tak pětileté průměry jsou udávány s přesností desetiny ng.m^{-3} , nárůsty v řádu tisícín ng.m^{-3} budou v reálné situaci neprokazatelné a nedetekovatelné.

Hodnocený záměr prochází v blízkosti EVL Mušovský luh, proto bylo v této ploše provedeno vyhodnocení vlivů záměru pro průměrné roční koncentrace oxidu siřičitého a průměrné roční koncentrace oxidů dusíku. Ze závěrů rozptylové studie vyplývá, že vlivem zprovoznění záměru nárůst k celkové imisní situaci průměrných ročních koncentrací oxidu siřičitého nepřekročí (ve všech hodnocených stavech a hodnocených variantách) $0,009 \text{ } \mu\text{g.m}^{-3}$ a nárůst k celkové imisní situaci průměrných ročních koncentrací oxidů dusíku nepřekročí (ve všech hodnocených stavech a hodnocených variantách) $1,6 \text{ } \mu\text{g.m}^{-3}$. Imisní limity pro ochranu ekosystémů a vegetace (pro průměrné roční koncentrace oxidu siřičitého je imisní limit je $20 \text{ } \mu\text{g.m}^{-3}$, pro oxidy dusíku $30 \text{ } \mu\text{g.m}^{-3}$) nebudou vzhledem k úrovni imisního pozadí průměrných ročních koncentrací obou znečišťujících látek vlivem zprovoznění záměru překročeny.

Kompenzační opatření pro hodnocený záměr nejsou vyžadována. Stejně tak pro dopravní stavbu nejsou stanovena opatření dle Programů zlepšování kvality ovzduší.

V rámci procesu posuzování vlivů na životní prostředí bylo upozorňováno na skutečnost připravovaného zpřísnění některých imisních limitů znečišťujících látek. V rámci posudku bylo ověřeno, že rozptylová studie je řešena v souladu se stávající platnou legislativou v oblasti ochrany ovzduší. V současné době však již byla schválena revize Směrnice Evropského parlamentu a Rady o kvalitě vnějšího ovzduší a čistším ovzduší pro Evropu (2024/2881), z níž jsou odvozovány i české imisní limity. Tato revize směrnice, která vstoupila v platnost 10. prosince 2024, s povinností transpozice do české legislativy nejpozději do 2 let, snižuje roční imisní limity následovně: pro PM_{10} z dosavadních $40 \text{ } \mu\text{g/m}^3$ na $20 \text{ } \mu\text{g/m}^3$, pro $\text{PM}_{2,5}$ z $20 \text{ } \mu\text{g/m}^3$ na $10 \text{ } \mu\text{g/m}^3$ a pro NO_2 z $40 \text{ } \mu\text{g/m}^3$ na $20 \text{ } \mu\text{g/m}^3$; u denních imisních limitů snižuje limit pro PM_{10} z $50 \text{ } \mu\text{g/m}^3$ na $45 \text{ } \mu\text{g/m}^3$ a snižuje povolený počet překročení z 35 na 18 za rok a nově stanovuje denní imisní limity $25 \text{ } \mu\text{g/m}^3$ pro $\text{PM}_{2,5}$ a $50 \text{ } \mu\text{g/m}^3$ pro NO_2 (oba s povoleným počet překročení 18krát za rok). Rovněž dochází v případě hodinového imisního limitu pro NO_2 ke snížení počtu překročení z 18 za rok na 3 překročení za rok, roční imisní limit pro benzen se rovněž snižuje, a to z $5 \text{ } \mu\text{g/m}^3$ na $3,4 \text{ } \mu\text{g/m}^3$. Ve fázi další přípravy záměru tedy bude nutno orientovat se na plnění těchto budoucích imisních limitů a míru únosného zatížení území, kterou tyto limity vyjadřují pro oblast ochrany ovzduší, a případně uplatnit minimalizační či kompenzační opatření k zajištění souladu záměru s novými imisními limity. Jedná se v tuto chvíli o předběžné opatření, ke kterému je vhodné v rámci další přípravy záměru směřovat, nicméně od okamžiku, kdy budou tyto zpřísněné limity převzaty do českého právního řádu (předpoklad konec roku 2026), bude zohlednění takových limitů, popř. uplatnění dodatečných opatření k jejich nepřekročení vlivem záměru, již zákonnou povinností.

Na uvedené aspekty ovlivnění ovzduší je reagováno podmínkou č. 6 pro fázi přípravy záměru a podmínkou č. 89 pro projekt monitoringu kvality ovzduší. Zpracovatel posudku nemá k vlivům na ovzduší v etapě provozu připomínky za předpokladu dodržení relevantních podmínek závazného stanoviska.

Vlivy na klima

Samostatnou přílohu dokumentace EIA tvoří dokument Vyhodnocení stavby z hlediska globálních změn klimatu (Ing. Kateřina Hladká, Ph.D., SUDOP Praha a.s., 1/2024). Toto vyhodnocení se zabývá jednak analýzou zmírňování změny klimatu ve vztahu ke klimatickým cílům pro rok 2030 a rok 2050, ale zejména odolností záměru vůči změně klimatu.

Relevantním strategickým dokumentem v ČR z hlediska zmírňování změny klimatu je Politika ochrany klimatu ČR, evropská politika je dále zaměřena na zajištění plynulosti provozu pomocí aplikací telematiky ve všech druzích dopravy a na využívání energeticky efektivnějších druhů dopravy. K úsporám paliv přispívá také vyšší bezpečnost a plynulost provozu ve všech druzích dopravy, jež má za cíl schválený Akční plán rozvoje inteligentních dopravních systémů (ITS) do roku 2020 s výhledem do roku 2050. Inteligentní systémy mimo jiné umožní sledovat technický stav dopravních cest a předcházet vážným dopravním nehodám. Záměr naplňuje cíle operačního programu doprava 2021–2027 schváleného EK, konkrétně specifický cíl „RSO3.1 Rozvoj udržitelné, klimaticky odolné, inteligentní, bezpečné, udržitelné a intermodální sítě TEN-T“ a „RSO3.2. Rozvoj a posilování udržitelné, inteligentní a intermodální celostátní, regionální a místní mobility odolné vůči změnám klimatu, včetně lepšího přístupu k síti TEN-T a přeshraniční mobility“.

Vzhledem ke skutečnosti, že smyslem hodnoceného záměru je převedení dopravy ze stávajícího komunikačního systému procházejícího obcemi na komunikaci novou, vedenou mimo obytnou zástavbu, nelze očekávat významnější změnu v bilanci skleníkových plynů. V rámci hodnocení byly v souladu s materiálem „Aktualizace rezortní metodiky pro hodnocení ekonomické efektivity 2022“ (MD ČR, 2022) vypočteny hodnoty CO₂, jako nejvýznamnějšího skleníkového plynu, pro projektový stav v roce 2050, a to pro obě varianty A i B. Pro potřeby srovnatelnosti byly vyčísleny hodnoty CO₂ také pro ve stav bez záměru. Výsledné hodnoty CO₂ v roce 2050 jsou uvedeny v následující tabulce – nárůst v důsledku záměru činí méně než 10 %.

varianta	Tuny CO ₂ /rok		
	Osobní doprava	Nákladní doprava	celkem
Bez projektu	23 416	25 188	48 604
S projektem A	27 336	25 814	53 150
S projektem B	27 446	25 925	53 371

Dle dokumentace EIA posuzovanému záměru nehrozí z důvodu klimatických změn žádná významná rizika. Z hlediska varianty A – samostatný násyp a varianty B – estakáda je vyhodnocení z hlediska dopadu klimatických změn totožné, jelikož byla identifikována totožná rizika pravděpodobnosti nebezpečí. Na základě provedené analýzy pravděpodobnosti výskytu nebezpečí

vyplývá, že vyhodnocená rizika se nacházejí v kategorii I. a II. V kategorii I. (zanedbatelné riziko, není nutné žádné zvláštní opatření, jedná se o riziko, na které je nutno pouze upozornit) bylo vyhodnoceno riziko extrémních nárůstů teplot a vln veder, změn v extrémním množství dešťových srážek, průměrná rychlost větru a škody vlivem mrznutí a tání. V kategorii II. (mírné riziko, pro jehož eliminaci je vyžadováno vhodné opatření) bylo vyhodnoceno riziko povodní a nestabilita půdy/sesuvy půdy. Pro účely snížení míry rizik byla navržena opatření v oblasti např. pravidelné údržby dálnice, vegetačních úprav (zastínění komunikací vegetací), protierozních opatření, monitorovací systém v lokalitě Anenského vrchu, využití vhodných stavebních materiálů, minimalizace vzniku dopravních kongescí a zpracování povodňového plánu. Předmětná opatření jsou promítnuta v podmínkách závazného stanoviska.

Zpracovatel posudku nemá k vlivům na klima připomínky za předpokladu dodržení relevantních podmínek závazného stanoviska.

Vlivy na hlukovou situaci a event. další fyzikální a biologické charakteristiky

Významné negativní vlivy záměru „D52 Pohořelice - st. hranice ČR/Rakousko + SSUD Pohořelice“ na hlukovou situaci a event. další fyzikální a biologické charakteristiky byly vyloučeny, při respektování opatření spojených s posuzovaným záměrem a podmínek tohoto závazného stanoviska lze vlivy posuzovaného záměru považovat za přijatelné v obou navrhovaných variantách.

Posouzení vychází z hlukové studie (Ing. Jana Šafratová, SUDOP Praha, a.s., 1/2024), která je přílohou dokumentace EIA a která se zabývá posouzením výhledové akustické situace v okolí předmětné nově budované silniční komunikace, včetně etapy výstavby, a předkládá možnosti snížení hlukového zatížení u přilehlé zástavby.

Vlivy na hlukovou situaci – etapa výstavby

Pro kontext ovlivnění akustické situace je klíčové, že podle dokumentace bude staveništní doprava v maximálním možné míře provozována v trase stávající komunikace I/52 a budoucí D52. Podle obdobných staveb byla hlukově posouzena změna akustické situace při nárůstu dopravy o max. 120 nákladních vozidel (NA +120 v denní době). Jedná se zejména o úseky komunikace mimo obce, na silnici I. třídy je max. povolená rychlost 90 km/h, v obci 50 km/h (Mikulov).

V následující tabulce jsou uvedeny ekvivalentní hladiny akustického tlaku v okolí stávající I/52 s navýšením o staveništní dopravu (NA +120) v jednotné vzdálenosti 25 metrů od osy komunikace.

Silniční úsek	Ekvivalentní hladina akustického tlaku [dB]		BEZ záměru D52 a s navýšením NA
	2028	2028+NA	Rozdíl
	den	den	den
D52 kolem Pohořelic	74	74,1	0,1
I/52 MUK Pohoř. - odb. Vlasat.	71,7	71,8	0,1
I/52 odb. Vlasatice - odb. N. Ves	71,8	72,0	0,2
I/52 odb. N. Ves - odb. N. Ves	71,7	71,8	0,1
I/52 odb. pod N. Ves - odb. Iváň	71,8	71,9	0,1
I/52 odb. Iváň - Pasohlávky	71,5	71,7	0,2
I/52 Pasohlávky - odb. Perná	71,4	71,6	0,2
I/52 odb. Perná - odb. Bavory	71,2	71,4	0,2
I/52 odb. Bavory - odb. Mikulov	71,2	71,4	0,2
I/52 Mikulov	67,9	68,0	0,1
I/52 Mikulov - st. hranice	66,8	66,9	0,1

Vlivem staveništní dopravy, převozu materiálu nákladními auty při maximální denní intenzitě 120 vozidel, nedojde k hodnotitelné změně akustické situace v okolí stávající komunikace I/52, max. navýšení je do 0,2 dB mimo obce. Hygienický limit (68 dB v denní době) u chráněných prostorů pro stávající komunikace bude dodržen (pozn. výše uvedené hodnoty byly vypočteny pro vzdálenosti 25 m od osy dané komunikace a nelze je zaměňovat s hodnotami pro chráněné venkovní prostory staveb, neboť obytné objekty se nenacházejí v tomto pásmu 25 m od osy komunikace).

Vzhledem k úrovni stávající projektové přípravy, kdy není dosud známý dodavatel stavby ani postup stavebních prací či umístění zařízení stavenišť a finální technické řešení záměru, nelze vyčerpávajícím způsobem vyhodnotit hluk v etapě výstavby. Na základě zkušeností z jiných staveb obdobného rozsahu a významu lze uvést obecná doporučení pro zhotovitele na umístění zařízení stavenišť např. na plochách uvnitř mimoúrovňových křižovatek a v jejich blízkosti či mimo obydlené části sídel. Vzhledem k vzdálenostem obytné zástavby od tělesa projektované dálnice D52 se

překročení hygienických limitů ze stavební činnosti neočekává. V rámci hlukové studie byla komentována též realizace kompenzačního opatření v podvariantě 3, s níž je spojen značný rozsah těžby a stavební dopravy, se závěrem, že se předpokládá splnění limitu pro stávající komunikace, stejně jako splnění hygienického limitu hluku ze stavební činnosti. Hluková studie specifikuje obecná technická a organizační opatření, jež jsou převzata do podmínek tohoto stanoviska. Posudek navrhl další podmínky, která jsou převzata do toho stanoviska jako podmínky č. 7 a 8 pro fázi přípravy záměru a jako podmínka č. 90 pro projekt monitoringu akustické situace pro etapu výstavby. Za předpokladu dodržení relevantních podmínek závazného stanoviska nemá zpracovatel posudku k vlivům na hluk v etapě výstavby připomínky.

Vlivy na hlukovou situaci – etapa provozu

Vlivy záměru se budou odvíjet od ovlivnění dopravního rozložení na stávající komunikační síti i v širším území, tj. ne pouze v území, kam bude záměr umístěn.

Posouzení období provozu bylo v hlukové studii provedeno pro scénáře dle dopravní prognózy, pro výhledové stavy k rokům 2028, 2030 a 2050. Výpočtové body byly zvoleny u stávajících chráněných venkovních prostorů (CHVP) a chráněných venkovních prostorů staveb, a také u ploch navržených k výstavbě obytné zástavby dle platných územních plánů. Bylo určeno 20 výpočtových bodů u stávajících chráněných prostorů (Pohořelice 10x, Pasohlávky 2x, Perná 2x, Dolní Dunajovice 2x, Bavory 1x a Mikulov 3x) a 11 výpočtových bodů u navržených zastavitelných ploch dle územního plánu (Pohořelice, Pohořelice – Nová Ves, Mušov – Pasohlávky, Perná, Dolní Dunajovice a Bavory. Vyhodnoceny byly situace:

- nulová varianta – bez záměru D52 v úseku Pohořelice – st. hranice (stavby 5204, 5205, 5206), pro roky 2022 (stávající stav), 2028, 2030 a 2050
- aktivní varianta k roku 2028 se záměrem D52 v úseku Pohořelice – st. hranice bez části 5205 Přejechod přes vodní nádrž Nové Mlýny
- aktivní varianty A a B pro roky 2030 a 2050 s kompletní stavbou D52 Pohořelice – st. hranice.

Na základě výpočtu bylo zjištěno překročení hygienických limitů hluku, proto byla navržena protihluková opatření – protihlukové stěny (PHS). V jednom případě je místo klasické PHS u komunikace navrhován neprůzvučný plot kolem samostatně stojícího obytného objektu. V tabulce níže jsou uvedeny délky a výšky navržených protihlukových stěn. Kromě požadovaných akustických parametrů musí navržené protihlukové stěny splňovat i podmínky pro dodržení průjezdného profilu komunikace a zajištění bezpečnosti provozu, a také u průhledných PHS zabezpečení proti kolizi ptactva – ochranné prvky. Všechny stěny jsou uváděny ve směru staničení.

Rozsah navrhovaných protihlukových stěn					
označení	délka [m]	staničení [km]	výška od silnice [m]	strana ve směru staničení	kategorie neprůzvučnost – pohltivost
1	Velký Dvůr – Vilémov – staničení: km 18,210 – 18,700 vlevo délka 490 metrů, výška 3,5 – 4,5 m od osy krajního pruhu				
	250	18,210 – 18,460	4	L	B2 – A4
	240	18,460 – 18,700	4,5	L	B2 – A4
2	Nová Ves – staničení: km 18,370 – 19,870 vpravo délka 1330 metrů, výška 3,5 – 5 m od osy krajního pruhu				
	100	18,370 – 18,470	4	P	B2 – A4
	630	18,470 – 19,100	4,5	P	B2 – A4
	380	19,100 – 19,480	5	P	B2 – A4
	90	19,480 – 19,570	4,5	P	B2 – A4
	130	19,570 – 19,700	4,5	P	B2 – A4
3	Spálená Hospoda – Perná č.p. 296 náhrada oplocení objektu – podél SO 122 (km 0,122 967 - 0,191 727) a SO 124 (km 0,009 275 – 0,026 723) délka cca 86 metrů, výška 2,5 m od terénu				
	86	-	2,5	-	B2 – A2
4*	Mikulov – Spálený Kopec – staničení: km 37,500 – 38,350 vlevo délka 850 metrů, výška 4–5 m od osy krajního pruhu, PHS částečně na zemním valu				

Rozsah navrhovaných protihlukových stěn					
označení	délka [m]	staničení [km]	výška od silnice [m]	strana ve směru staničení	kategorie neprůzvučnost – pohltivost
	480	37,500 – 37,980 (var. B 37,432 – 37,912)	4	L	B2 – A2
	370	37,980 – 38,350 (var. B 37,912 – 38,282)	5 – společná výška zemní val + PHS	L	B2 – A2

**U opatření 4 je uvedeno dvojí staničení, cca od Pasohlávek se až do konce stavby neshoduje staničení variant A a B.*

Pro zajištění splnění hygienických limitů je nezbytná realizace protihlukových stěn v celkové délce 2 756 m. Rozsah a umístění PHS je shodný pro obě posuzované varianty A, B. Je navrženo uplatnit protihlukové stěny v kategorii pohltivosti A4. U PHS, kde je zástavba pouze z jedné strany komunikace, může být dle hlukové studie použita nižší kategorie pohltivosti A2 (PHS 4).

Na základě dopravních modelů byly vybrány komunikace, kolem kterých vlivem výstavby dálnice D52 dochází k takovým změnám dopravních intenzit, že dochází i k změně akustické situace. Hodnocení vlivu úseku D52 Pohořelice – st. hranice na akustickou situaci bylo provedeno i pro všechny navazující komunikace k silnici I/52 případně k novostavbě dálnice D52. Na většině komunikací je rozdíl mezi aktivní a nulovou variantou do 0,9 dB, nejedná se o hodnotitelnou změnu hlukového zatížení vlivem výstavby záměru D52. Mírné zhoršení akustické situace je vypočteno v okolí následujících komunikací:

- III/39614 (Pasohlávky – I/52): v obci Pasohlávky jsou kolem silnice III/39614 obytné objekty ve vzdálenosti cca 10 metrů od osy. Výpočtem bylo ověřeno, že u chráněných venkovních prostorů staveb bude splněn hygienický limit pro komunikace umístěné před 1. lednem 2001.

- Místní komunikace Pasohlávky – Aqualand M. - I/52: v obci Pasohlávky jsou kolem silnice obytné objekty ve vzdálenosti cca 8 metrů od osy. Výpočtem bylo ověřeno, že u chráněných venkovních prostorů staveb bude splněn hygienický limit pro komunikace umístěné před 1. lednem 2001, bude splněn i základní hygienický limit hluku. Místní komunikace slouží k příjezdu k areálů Aqualandu Moravia a k rekreačním objektům.

- III/42122 (I/52 – Perná): v obci Perná jsou kolem silnice III/42122 obytné objekty ve vzdálenosti více než 10 metrů od osy. Výpočtem bylo ověřeno, že u chráněných venkovních prostorů staveb bude splněn hygienický limit pro komunikace umístěné před 1. lednem 2001.

Naopak k významnému snížení hlukové zátěže vlivem výstavby D52 dojde zejména v Mikulově, nová trasa D52 je vedena mimo obytnou zástavbu – obchvatem kolem Mikulova.

Rozdílové hodnoty u ovlivněných komunikací mezi aktivní a nulovou variantou jsou patrné z následující tabulky:

Komunikace: silniční úsek	Porovnání mezi nulovou a aktivní variantou – rozdílové hodnoty [dB] „aktivní“ – „nulová“ varianta						Hodnotitelná změna
	2028		2030		2050		
	den	noc	den	noc	den	noc	
D52: kolem Pohořelic	0,2	0	0,3	0,1	0,3	0,1	ne
I/52: odb. Iváň - Pasohlávky	0,6	-3,3	-	-	-	-	ne
I/52: Pasohlávky - odb. Perná	0,7	-3,3	-	-	-	-	ne
I/52: odb. Bavory - Mikulov	-11,7	-16,7	-12,4	-17,5	-12,5	-17,7	ano - pokles
I/52: Mikulov	-8,2	-12,8	-8,4	-13	-8,2	-13,4	ano - pokles
I/52: Mikulov - hranice	-5	-9,9	-5	-9,5	-4,7	-9,5	ano - pokles
III/39616: I/52 - Nová Ves	0,4	0,5	0,7	0,8	0,7	0,8	ne
III/396: Vlasatice - Nová Ves	-2,4	-3	-2,1	-2,3	-2,5	-2,5	ano - pokles
I/53: Branišovice - Pohořelice	0,1	0,2	0,3	0,2	0,2	0,3	ne
I/53: Pohořelice - MUK Pohořelice	0,2	0,2	0,2	0,1	0,3	0,1	ne
III/39611: Vlasatice - I/52	0,1	0	0,3	-0,2	0,4	-0,2	ne
II/381: I/52 - Velký Dvůr	-0,2	-0,1	-0,2	0,1	0	0	ne
III/39613: Ovčárna - Nová Ves	-3,9	-4,4	-4,2	-4,3	-4,1	-3,5	ano - pokles
III/39614: Pasohlávky - I/52	0,9	1	1	1,2	1	1	ANO - nárůst
III/41621: I/52 - Iváň	0	0	0	0	0,1	0,3	ne
MK: Pasohlávky - Aqualand M. - I/52	1,1	-0,4	1,8	0,5	2,1	2,9	ANO - nárůst
III/4147: Brod nad Dyjí - Dolní Dunaj.	-0,1	0,8	-0,2	0	-0,2	-0,5	ne
III/4147: Dolní Dunajovice - I/52	-1,1	-1,2	-1,2	-1,2	-0,8	-1,2	ano – pokles
III/4146: Břeží - Dolní Dunajovice	-6,4	-13,5	-7,1	-13,5	-7	-11,3	ano – pokles
II/420: I/52 - Horní Věstonice	-0,2	-0,3	-0,3	-0,4	0,1	0,2	ne
III/42122: I/52 - Perná	1,9	2,4	2,1	2,4	2,4	2,6	ANO - nárůst
III/42121: I/52 - Perná	-54,6	-46,7	-54,7	-46,5	-55,3	-47,1	ano – pokles zaslepení sil.
III/42121: Perná - Klentnice	-0,1	0	-0,2	-0,4	-0,1	0	ne
III/42120: Mikulov - Klentnice	0,3	-0,8	0,2	0,4	0,1	0,8	ne

Komunikace: silniční úsek	Porovnání mezi nulovou a aktivní variantou – rozdílové hodnoty [dB] „aktivní“ – „nulová“ varianta						Hodnotitelná změna
	2028		2030		2050		
	den	noc	den	noc	den	noc	
II/414: Březí - Mikulov	0,4	0,6	0,5	0,4	0,7	0,6	ne
II/421: Mikulov - Milovice	0	0,3	0	0,2	0,2	0	ne
I/40: Mikulov - Na Mušlově	-0,1	-0,1	0,1	-0,1	0,2	-0,1	ne
III/42124: Na Mušlově - Lednice	0	0	0,2	0,3	0	0,3	ne
I/40: Na Mušlově - Sedlec	0,2	-0,3	0,1	-0,1	-0,1	-0,3	ne

Nový areál SSUD Pohořelice nemá dle hlukové studie vliv na hlukovou situaci u chráněných prostorů.

Z dokumentace vyplývá, že vypočtené hodnoty hluku jsou, až na jednu výjimku, shodné pro obě posuzované varianty A i B, a proto i rozsah protihlukových opatření je shodný. Hluková situace se liší pouze v Pasohlávkách před vodní nádrží Nové Mlýny. Hlukové zatížení u rekreačních objektů a objektů vinných sklepů v km cca 24,0 je vyšší u varianty A. Varianta B je vedena ve vzdálenější poloze od těchto objektů. Ani u jedné varianty zde nejsou navrhována protihluková opatření. Varianta B – estakáda se oproti variantě A – násyp naopak přibližuje k objektu hotelu Termal Mušov (Pasohlávky ev.č. 54) v km cca 24,7. Objekt hotelu ani přilehlé pozemky nenaplňují podmínky pro chráněný venkovní prostor staveb, resp. chráněný venkovní prostor, a tedy pro ně nejsou stanoveny hygienické limity hluku, protihluková opatření nejsou navrhována. Ze synergického vyhodnocení vlivů prevence střetů provozu s letouny a ptáky (na základě naturového hodnocení v příloze dokumentace) vyplynula potřeba pro obě varianty přechodu horní nádrže VDNM řešit příslušné ochranné bariéry, které mohou rovněž plnit funkci protihlukové ochranné stěny. Variantní řešení přechodu přes vodní nádrž Nové Mlýny není dle dokumentace významné pro šíření hluku.

Na výše prezentované aspekty posudek reagoval podmínkami, které jsou jako podmínka č. 9 pro fázi přípravy záměru a podmínka č. 91 pro projekt monitoringu akustické situace pro etapu provozu převzaty do tohoto závazného stanoviska. Zpracovatel posudku nemá k vlivům na hlukovou situaci v etapě provozu připomínky za předpokladu dodržení relevantních podmínek závazného stanoviska.

Vibrace

Vibrace mohou vznikat v období výstavby nových komunikací, zejména při provozu těžké techniky na stavbě a nasazení stavebních strojů (vibrační pěchy, kompresory, sbíjecí kladiva, silniční frézy, vibrační válce, aj.). Projevy vibrací z těchto zdrojů lze očekávat do vzdálenosti několika metrů od samotného zdroje. Jedná se o vlivy dočasné, lokální, omezené na konkrétní místo stavební aktivity. U posuzovaného záměru budou stavební práce prováděny mimo obytnou zástavbu, s preferencí výstavby v ose stávající komunikace I/52. Průjezd těžkých vozidel obytnou zástavbou musí být v max. možné míře omezen v projektu organizace výstavby, upřednostňovány

musejí být trasy mimo obytné části obcí. Zároveň je před realizací stavby nutné vytipovat objekty pro pasportizaci. Na výše prezentované aspekty je reagováno podmínkou č. 10 pro fázi přípravy záměru a podmínkou č. 80 pro fázi výstavby.

Novostavba dálnice D52 je vedena mimo zastavěné části obcí a je tedy předpoklad, že budou splněny hygienické limity vibrací stanovené novelou nařízení vlády č. 272/2011 Sb. o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, v platném znění.

Radioaktivní, elektromagnetické záření, zápach, světelné znečištění

Dle dokumentace výstavba ani provoz záměru nezmění radiační situaci území. Záměr není zdrojem radioaktivního ani elektromagnetického záření. Stejně tak není záměr ve fázi výstavby ani provozu zdrojem zápachu. Ve vztahu k hodnocení radioaktivního a elektromagnetického záření, jakož i z hlediska hodnocení zápachu nemá zpracovatel posudku připomínky.

V období výstavby bude okolí stavby zatíženo osvětlením, které bude v případě potřeby osvětlovat stavební dvory a jednotlivé stavební objekty. Ovlivnění obytné zástavby nebo významných přírodních lokalit se vzhledem k časově omezenému vlivu nepředpokládá, přesto byla stanovena podmínka minimalizovat osvětlené plochy a u ploch stavenišť, u nichž bude osvětlení nezbytné, respektovat parametry osvětlení, které budou celkový vliv minimalizovat.

Provoz na silničních komunikacích může být zdrojem světelného znečištění ze dvou zdrojů – osvětlení komunikace nebo dílčích objektů a světelné reflektory automobilů – pohyblivá světla projíždějících vozidel. Hlavní trasa dálnice nebude řešena jako osvětlená. Plocha pro Policii ČR u hraničního přechodu bude osvětlena pouze ve výjimečných případech, nikoliv trvale. Pouze pro dílčí části záměru je osvětlení navrženo, a to venkovní osvětlení SSUD Pohořelice, veřejné osvětlení chodníku v křižovatce Proklatá a osvětlení autobusových zastávek na silnici II/395, před křižovatkou se silnicí II/381.

Zdrojem světelného znečištění ve fázi provozu budou také projíždějící vozidla. Vliv nočního osvětlení krajiny reflektory aut je typickým jevem dálnic. Míra světelného znečištění je závislá na typu reflektorů vozidel a jejich seřízení. Částečné odstínění šíření světelného znečištění do okolního prostředí může být zajištěno např. navrženými protihlukovými stěnami, což je mj. potvrzeno i pro prevenci světelného znečištění šířeného po hladině horní nádrže VDNM pro obě varianty přechodu v úseku 5205.

Z vyhodnocení vlivů prevence střetů provozu s letouny a ptáky (na základě naturového hodnocení v příloze dokumentace) vyplynula potřeba pro obě varianty přechodu horní nádrže VDNM řešit příslušné ochranné bariéry, které mohou rovněž plnit funkci ochranné stěny před šířením světelného znečištění do obytné či rekreační zástavby v okolí nádrže.

Z hlediska světelného znečištění nebudou výstavba ani provoz záměru představovat významné riziko pro životní prostředí v daném území. Přesto jsou pro účely prevence nežádoucího světelného znečištění stanoveny podmínky č. 40, 41 a 73 a dále podmínka č. 33 (využití bariér proti střetu s letícími ptáky jako bariér, které budou snižovat rušení živočichů světly projíždějících automobilů).

Vliv záměru lze označit za akceptovatelný. Zpracovatel posudku nemá ke světelnému znečištění vyvolanému záměrem připomínky za předpokladu dodržení relevantních podmínek závazného stanoviska.

Vlivy na povrchové a podzemní vody

Významné negativní vlivy záměru „D52 Pohořelice - st. hranice ČR/Rakousko + SSUD Pohořelice“ na povrchové a podzemní vody byly vyloučeny, při respektování opatření spojených s posuzovaným záměrem a podmínek tohoto závazného stanoviska lze vlivy posuzovaného záměru považovat za přijatelné v obou navrhovaných variantách.

Oblast vlivů posuzovaného záměru na povrchové a podzemní vody je jedním z jeho stěžejních aspektů. Zahrnuje celé spektrum vlivů, především:

- a) vlivy variantního pojetí úseku 5205 pro překonání horní nádrže VDNM,
- b) vlivy na hydrické a hydrologické poměry a na záplavová území,
- c) vlivy na kvalitu povrchových vod,
- d) vlivy na hydrogeologické poměry a kvalitu podzemních vod, včetně vlivů na vodní zdroje pro zásobování obyvatelstva a přírodní léčivé zdroje
- e) navržená kompenzační opatření za ztrátu retenčního a zásobního prostoru.

a) Vlivy variantního pojetí úseku 5205 pro překonání horní nádrže VDNM

Tento okruh je mj. detailně řešen v rámci přílohy č. 9 dokumentace EIA. Uvedená příloha byla zpracována jako technická podpora za účelem rozboru témat otevřených v průběhu zjišťovacího řízení ze strany Ministerstva zemědělství. Jedná se o okruhy stěžejní pro správce vodního díla (Povodí Moravy, s.p.), přičemž řešená témata se týkají jak vazeb mezi VDNM a D52 v období výstavby, tak budoucí koexistence vodohospodářské a dopravní stavby období jejich provozu. Uvedená příloha byla projednána se správcem VDNM se závěrem, že obě sledované varianty lze za stanovených podmínek považovat za slučitelné s existencí a provozem VDNM. V průběhu projednání správce rovněž upřesnil požadavky na provedení kompenzačních opatření. Výstupy a návrhy přílohy č. 9 byly následně zohledněny v další projektové přípravě záměru a při zpracování dokumentace EIA. Příloha č. 9 dokumentace EIA porovnává a hodnotí:

- A. vlivy obou navržených variant A i B na povrchové vody v období výstavby,
- B. vlivy na povrchové vody z hlediska provozu a údržby dopravní stavby,
- C. snížení objemu prostoru nádrže v souvislosti se záměrem z pohledu plnění funkcí soustavy VDNM,
- D. možnosti a účelnost provedení kompenzačních opatření pro případ omezení efektů soustavy VDNM,
- E. změnu podmínek pro zajišťování funkcí VDNM a na provádění provozních činností,
- F. riziko pro bezpečnost vodního díla včetně rizik v případě havárie,

- G. kumulativní vlivy záměru se záměrem MZP490 (Opatření ke zlepšení podmínek na střední a dolní nádrži VDNM),
- H. vliv budoucích nezbytných oprav dopravní stavby na vodní dílo a
- I. potenciální rizika pro stavby D52 a VDNM za předvídatelných provozních situací na VD a za extrémních podmínek (v období sucha, za povodní).

Ad A. Vlivy na povrchové vody v období výstavby úseku přechodu přes VDNM mohou nastat jak kvantitativní (v případě požadavků na manipulace omezující využívání vodního díla), tak kvalitativní (čímž se rozumí dopady předpokládaných stavebních technologií na kvalitu vody v nádrži a kvalitu vodního útvaru jako celku). Výstupem z projednání se správcem vodního díla je skutečnost, že obě sledované varianty lze za stanovených podmínek považovat za slučitelné s existencí a provozem VDNM, správce vodního díla rovněž vyjádřil podmínky další přípravy záměru.

Provádění násypu tělesa komunikace je v příloze č. 9 dokumentace uvažováno ve více technologiích, přičemž o výběru dosud nebylo rozhodnuto. Zvažovanými technologiemi jsou budování násypu při nesnížené hladině (170,70 m n.m.) pod ochranou provizorní jímky ze štětovic, budování násypu přímým sypáním do vody při mírně snížené hladině (170,00 m n.m. – stálé nadržení střední nádrže), nebo budování násypu při výrazně snížené hladině s tím, že v rámci jednání správce nádrže (Povodí Moravy s.p.) vyslovil nesouhlas s budováním násypu při výrazně snížené hladině a v této souvislosti ji následně oznamovatel vyloučil. Konkrétní podmínky dočasného snížení hladiny zásobního prostoru na horní nádrži by bylo nutné projednat a zkoordinovat se správcem vodního díla. Pokud by v období výstavby byly omezovány funkce vodního díla (včetně podmínek ochrany přírody), bylo by nutné pro období výstavby připravit a projednat změnu manipulačního řádu.

Vodní prostředí v horní nádrži a návazně i v níže ležících nádržích bude v období výstavby ovlivněno užívanými staveními postupy. Pro období výstavby lze z hlediska kvalitativního ovlivnění hodnotit zejména hlavní předpokládané stavební technologie s potenciálem ovlivnit vodní prostředí, které mohou být odlišné i v závislosti na zvažovaných technologiích uvedených dále v textu.

Zakládání do vody by se mohlo uplatnit při vytváření násypu ve variantě A. V případě volby technologie sypání násypu přímo do vody bez zajímkování staveniště by zásadním předpokladem bylo zajistit sypaninu vhodné (dostatečně velké) zrnitosti pro vytvoření spodní vrstvy násypu a omezení budoucího sedání. Veškeré materiály tohoto typu by musely být dováženy na staveniště ze vzdálenějších zdrojů. Podél hráze horní nádrže je zdokumentován výskyt jemnozrnného (bahnitého) sedimentu vzniklého v období provozu nádrže (objem sedimentu v linii násypu se předpokládá cca 60 000 m³). Přímé sypání na tento sediment by způsobilo masivní zákal s těžko akceptovatelnými vlivy na vodní prostředí, ale také možné šíření znečištění obsaženého v sedimentech, uvolnění anaerobních organismů a dopad na trofii vody, proto je navrženo opatření – odstranění sedimentu v rozsahu dotřených ploch dna. Odstranění neúnosné vrstvy v předpolí současné hráze může být považováno za výchozí předpoklad pro dosažení přijatelných hodnot sedání zemního tělesa. S vytěženým materiálem (sedimentem) bude třeba nakládat v souladu s platnými předpisy, rozhodující budou výsledky kvalitativních rozborů pro posouzení případné kontaminace. Za předpokladu respektování opatření lze hodnotit kvalitativní vlivy na povrchové

vody během výstavby jako negativní, avšak krátkodobé a s podmínkami přijatelné. Zakládání přímo do vody se v případě varianty B neuplatní (nebo jen zcela v okrajovém rozsahu).

Zakládání s využitím jímkování staveniště by se mohlo uplatnit zejména ve variantě B (estakáda) pro zakládání opěr v celém rozsahu přechodu nádrže. Pro každou z opěr by byla budována těsná stavební jímka ze štětovnic (orientačně plocha 10 x 8 m). Staveniště (resp. základová spára násypu) se bude nacházet cca 1,5 – 4,0 m pod hladinou vody v nádrži. Podloží je zde tvořeno materiály umožňujícími zarážení štětovnic. Jímkování hrázkami by bylo realizovatelné jen ve velmi malém rozsahu s částech nádrže s minimální hloubkou. Jímka by byla po vybudování odvodněna, dotěsněna a další stavební činnosti by byly prováděny pod její ochranou. Snížení vlivu na kvalitativní ovlivnění by se soustředilo zejména na omezování zákalu při budování jímek. Shodný postup (s využitím jímkování) by se v menším rozsahu uplatnil ve variantě A v části pro založení podpor mostu v souběhu s funkčním objektem. Jímkování lze teoreticky využít i pro budování násypu ve variantě A, úskalími však jsou nemožné účinné zavázání jímky (štětovnice) do tělesa hráze (riziko poškození jeho těsnicí funkce, technologický důvod – štětová stěna by musela přetnout zónu hrubozrnného opevnění), relativně značné průsaky do stavební jámy, které by bylo nutné zvládat čerpáním. Obecně je nutné u metody zakládání s využitím jímkování (jak ve var. A, tak ve var. B) dorešit stabilitu jímek, organizaci výstavby, opatření pro omezení zákalu, nakládání s vytěženým sedimentem a výkopkem. Za předpokladu návrhu opatření lze hodnotit kvalitativní vlivy na povrchové vody během výstavby jako potenciálně negativní, krátkodobé, avšak s významně nižšími riziky než u technologie zakládání násypu do vody.

Použití metod speciálního zakládání pro zlepšení únosnosti podloží se pro násyp tělesa komunikace ve variantě A nepředpokládá kromě odebrání vrstvy bahnitého sedimentu vzniklého v období provozu nádrže. Ve variantě B (estakáda) bude každá z mostních podpor (prováděná v jímce) zakládána na betonové desce založené na rastr velkoprofilových pilot. Obdobná technologie, v menším rozsahu, bude použita ve variantě A pro zakládání podpor přemostění v souběhu se současným s funkčním přelivným objektem. Technologie užívaných metod speciálního zakládání musí být navržena tak, aby v souvislosti jejím použitím nedošlo k úniku výplachu, suspenzí, stavebních hmot apod. do vodního prostředí. Za předpokladu respektování opatření lze hodnotit kvalitativní vlivy metod speciálního zakládání na povrchové vody jako potenciálně negativní, krátkodobé, se zvladatelnými riziky.

Betonové konstrukce přemostění – pro variantu A se předpokládá realizace mostů z předpjatého betonu nebo železobetonu nevyžadující neobvyklá konstrukční řešení. Pro výstavbu mostu u přelivného objektu VD Nové Mlýny je zvažován postup zhotovení těsněných larsenových jímek v místě podpěr mostu, vrtání velkopřůměrových pažených pilot z pontonové plošiny, betonáž základů a podpěr v larsenových jímkách z pontonových plošin, monolitická technologie nebo technologie prefabrikované betonové nosníky s betonovou deskou. Z pohledu kvalitativního ovlivnění vodních poměrů bude monolitická technologie přinášet větší rizika (tato technologie však nebude zjevně akceptovatelná zejména s ohledem na bezpečnost vodního díla za povodní). Výše uvedené shodně platí i pro variantu B (estakáda).

Lze shrnout, že u všech užívaných stavebních technologií bude nezbytné dbát důsledně o to, aby nebyla poškozena konstrukce hráze VD a narušena její stabilita. Období výstavby D52 bude ve vztahu k vodnímu prostředí obdobím se zvýšenými riziky. Konkrétní podmínky z hlediska kvantitativních omezení budou pro období výstavby projednána se správcem VD a doporučena příslušným orgánům. Z hlediska kvalitativních vlivů výstavby na povrchové vody lze očekávat, že v libovolné variantě technologie bude nutné navrhnout opatření pro minimalizaci možných vlivů. Optimální metodou omezení kvalitativních vlivů je fyzické oddělení staveniště od zbytku nádrže. V případě násypu (var A) lze předpokládat, že odstranění sedimentů v ploše násypu může být ještě přijatelným opatřením, protože významně omezí možnost víření sedimentů. V období výstavby bude dále nutné omezit na minimum možnost znečištění vodního prostředí úniky pracovních náplní nebo PHM ze všech stavebních prostředků a mechanizací. Hodnocení by mělo vycházet z předpokladu dodržování platné legislativy a v takovém případě je možné tento vliv předpokládat jako nevýznamný. Při porovnání variant A a B je zjevné, že obě lze za konkrétních podmínek provádění považovat za akceptovatelné, mírně vhodnější je v tomto směru varianta B, protože představuje prostorově omezenější zásah.

Ad B. Z hlediska vlivů provozu a údržby záměru lze možné vlivy na povrchové vody u obou variant považovat téměř za rovnocenné (mírně negativní). Varianta B nicméně reprezentuje technologicky složitější řešení s mírně většími nároky na rozsah provozních činností a údržby na dopravní stavbě. Skutečností je, že obdobné vlivy na vodním díle aktuálně existují (na stávající silnici I/52). Převedením na novou stavbu dojde k omezení některých vlivů či rizik (novostavba bude např. vybavena zařízeními v souladu s aktuálně platnými předpisy). U jiných vlivů dojde ke zvýšení, např. plocha komunikace ošetřované chemicky se oproti výchozímu stavu zvýší. Rovněž lze např. očekávat vyšší nároky na chemické ošetřování povrchu komunikace ve variantě B v porovnání s variantou A. Jako výstup z projednání správce vodního díla vyjádřil podmínky další přípravy záměru.

Ad C. Vyhodnocení změn objemu horní nádrže VDNM bylo nutno provést jednotlivě pro stanovené účely VD uvedené v platném manipulačním řádu pro vodní dílo Nové Mlýny I. Horní nádrž (akumulace vody pro zajištění povolených odběrů, nadlepšení minimálních průtoků v toku Dyje, snížení povodňových průtoků, rybářské využití pro sportovní rybolov, rekreace a vodní sporty a odstranění komářích kalamit trvalým zatopením bahnitých ploch s podstatným zlepšením životního prostředí pro širší okolí vodního díla). Lze shrnout, že vlivy na jednotlivé výše uvedené funkce nebudou (zejména v případě varianty A) v některých případech zcela zanedbatelné a bylo proto odůvodněné zvažovat možnost kompenzace snížení objemu horní nádrže. V případě varianty B bude pravděpodobně možné obhájit hodnocení o nevýznamnosti vlivu. Exaktní vyčíslení těchto vlivů je však poměrně komplikované vzhledem ke komplexnosti a prolínání řady funkcí i vývoji priorit s ohledem na probíhající klimatické změny. Rekreace a vodní sporty budou dotčeny, resp. omezeny oběma variantami podobně. Snížení dostupné plochy nádrže bude ve variantě B větší, nicméně těžiště rekreačních aktivit se odehrává ve velké a malé laguně, rekreační plavba probíhá mimo prostor v blízkosti přehradní hráze. Vlivy lze považovat za negativní, málo významné. Skutečností však je, že pro některé druhy vodních sportů představuje estakáda (var. B) rizikovější prvek. Z tohoto důvodu je ve stanovisku uložena podmínka č. 54 pro fázi přípravy záměru jako

specifická podmínka pro variantu B. Jako výstup z projednání správce vodního díla vyjádřil podmínky další přípravy záměru, především požadoval provedení kompenzací za zmenšení objemu nádrže vznikem dopravní stavby.

Ad D. V rámci oznámení záměru byla navržena možná řešení zmírnění negativního vlivu snížení zásobního a především retenčního prostoru, přičemž v rámci přílohy č. 9 je možnost vytvoření náhradního objemu hodnocena jako nejperspektivnější. Jako výstup z projednání správce vodního díla vyjádřil podmínky další přípravy záměru z hlediska jednotlivých lokalit pro kompenzační opatření.

Ad E. Změny provozních podmínek VD budou pro správce vodního díla větší v případě varianty A, která se významně dotkne přehradní hráze a ovlivní jak vývoj deformací, tak návazně rozsah měření a pozorování v rámci technickobezpečnostního dohledu. Změny provozních podmínek pro ostatní uživatele VD se významněji projeví v případě varianty B. Porovnání variant při současné úrovni technického rozpracování lze považovat za neutrální. Jako výstup z projednání správce vodního díla vyjádřil podmínky pro další přípravu záměru týkající se doložení podrobných výpočtů stability a přetvoření založených na zjištění skutečných základových poměrů v konkrétních místech souběhu hráze a násypu, zřízení sjezdů z tělesa hráze a terénních úprav tak, aby v případě varianty A mezi tělesem komunikace a hráze nevznikaly mrtvé prostory zatápěné vodou.

Ad F. Z hlediska rizik pro bezpečnost VD včetně rizik havárie zahrnujících jednak rizika spojená s bezpečností VD, jednak obecná environmentální rizika vyplývající z existence záměru, se u obou variant hodnotí celkové riziko rovnocenně jako standardní až mírně závažné riziko. Jako výstup z projednání správce vodního díla vyjádřil podmínky další přípravy záměru týkající se dílčí úpravy směrového vedení D52 tak, aby byl minimalizován vliv souběžného násypu na těleso hráze, doložení podrobných výpočtů stability a přetvoření založených na zjištění skutečných základových poměrů v konkrétních místech souběhu hráze a násypu a požadavku na zachování kapacity funkčního objektu za povodně.

Ad G. Z hlediska možné kumulace vlivů se záměrem MZP490 je stěžejní období výstavby. V případě souběhu nebo jen částečného překryvu fáze výstavby obou záměrů bude nutné tuto situaci promítnout především do aktualizované rozptylové a akustické studie, neboť lze předpokládat možnost kumulace v případě hluku, emisí z mobilních zdrojů a vlivů na dopravní situaci. Na základě aktuálního stavu rozpracovanosti obou záměrů není předpokládáno dosažení nebo překročení některého z hygienických limitů. Vlivy provozu obou záměrů se nemohou kumulovat (záměr MZP490 zahrnující opatření na střední a dolní nádrži VDNM nepředpokládá žádnou činnost kromě monitoringu, a tedy neprodukuje žádné emise do ovzduší, povrchových a podzemních vod nebo horninového prostředí).

Ad H. Tyto vlivy lze hodnotit podle dostupných údajů jako charakterem srovnatelné s vlivy výstavby záměru, rozsahem pak jako významně nižší. V žádné variantě nedojde ke generování významných vlivů na VD nebo jeho funkce.

Ad I. V případě výskytu extrémních podmínek (období sucha, povodňové stavy) nedojde ke generování významných vlivů na VD nebo jeho funkce v žádné z hodnocených situací.

Předpokladem je kompenzace změny objemů horní nádrže. Správce vodního díla považuje obě sledované varianty za stanovených podmínek za slučitelné s existencí a provozem VDNM.

Lze shrnout, že obě navrhované varianty A a B jsou akceptovatelné a hodnocené vlivy na životní prostředí srovnatelné. Pro odstranění jakýchkoliv pochybností o akceptovatelnosti varianty A (přesto, že negativní změny představují relativně nízké hodnoty, např. snížení zásobního prostoru na horní nádrži o 2,0 % a retenčního prostoru o 2,3 %) bylo navrženo začlenit přímo do záměru kompenzační opatření, která negativní vlivy záměru na funkce VD eliminují. Varianta A představuje potenciální dotčení stávající hráze, přičemž účinky na hráz vodního díla nelze označit za zanedbatelné. Podrobnějšími analýzami bude nutné definovat míru ovlivnění stávajících bezpečnostních parametrů a do technického návrhu zahrnout odpovídající opatření. U varianty B je situace z hlediska vzájemného ovlivnění stavby D52 a stavby vodního díla příznivější v tom smyslu, že rozsah vyvolaných opatření bude nižší. Nedílnou součástí vyhodnocení je však také etapa výstavby. V období výstavby je varianta B hodnocena jako výhodnější jak z hlediska kvantitativních vlivů na povrchové vody, tak z hlediska kvalitativních vlivů. Navíc s případnou realizací varianty A – násyp je spojená potřeba realizovat kompenzační opatření za ztrátu retenčního a zásobního prostoru, jež ve všech navržených podvariantách z hlediska vlivů na vody přinášejí ve fázi výstavby další dopady (dokumentací hodnocené jako střední z hlediska velikosti vlivu). Na jedné straně pozitivní opatření z hlediska funkce VDNM tak přináší dopady na životní prostředí v etapě realizace tohoto opatření. Potvrzuje se tak celkové zhodnocení variant A a B v dokumentaci, jež z hlediska vlivů na vody hodnotí vliv varianty A jako středně silný, vliv varianty B jako slabý.

Souhrnné zhodnocení všech výše uvedených okruhů A až I je uvedeno v tabulce:

<i>Téma k hodnocení</i>	<i>Var. A</i>	<i>Var. B</i>	<i>Poznámka</i>
A. Potenciální vliv záměru v úseku přechodu přes VDNM na povrchové vody v období výstavby D52		++	Var. B představuje prostorově omezenější zásah a menší rozsah rizikových činností
B. Potenciální vliv záměru v úseku přechodu přes VDNM na povrchové vody z hlediska provozu a údržby dopravní stavby	+		Varianta B je technologicky složitějším řešením s mírně většími nároky na rozsah provozních činností a údržbu na dopravní stavbě.
C. Vyhodnocení snížení objemu prostoru nádrže v souvislosti se záměrem z pohledu plnění funkcí soustavy VDNM	(0)	++ (0)	Varianta s násypem (var. A) přináší významně větší omezení prostoru nádrže. V případě kompenzace za ztrátu objemu je porovnání neutrální.
D. Vyhodnocení možností a účelnosti provedení kompenzačních opatření (KO) pro případ omezení efektů soustavy VDNM	(0)	++ (0)	Rozsah KO pro var. A (s násypem) je bezpochyby významně větší. KO většího rozsahu však mohou přinést i větší rozsah doprovodných benefitů.
E. Vyhodnocení změny podmínek pro zajišťování funkcí VDNM a na provádění provozních činností	0	0	Porovnání variant při současné úrovni technického rozpracování lze považovat za neutrální.
F. Vyhodnocení rizik pro bezpečnost vodního díla včetně rizik v případě havárie	0	0	Porovnání variant při současné úrovni technického rozpracování lze považovat za neutrální.
G. Zhodnocení kumulativních vlivů záměru se záměrem MZP490 (Opatření ke zlepšení podmínek předmětu ochrany na střední nádrži VDNM)	0	0	Porovnání variant je neutrální.
H. Zhodnocení vlivu budoucích nezbytných oprav dopravní stavby na vodní dílo	0	0	Porovnání variant je neutrální.
I. Prověření potenciálních rizik pro stavby D52 a VD Nové Mlýny za předvídatelných provozních situací na VD a za extrémních podmínek (v období sucha, za povodní)	(0)	(0)	Porovnání variant je neutrální za předpokladu provedení kompenzačních opatření.

Vysvětlení hodnotící škály:

- + označená varianta se v porovnání s druhou variantou jeví jako výhodnější
- ++ označená varianta se v porovnání s druhou variantou jeví jako výrazně výhodnější
- 0 - 0 porovnání variant je neutrální
- (0) - (0) porovnání variant je podmíněně neutrální

Přímý vliv na povrchové vody bude představovat odvodnění plochy komunikace, z tohoto pohledu je tedy pro vodní prostředí ve VDNM významná koncepce odvodnění. Odvedení vody z povrchu dálnice pro variantu A se předpokládá monolitickými rigoly podél zpevněné části dálnice do středové kanalizace, která v části procházející přes horní nádrž až po konec úseku 5205 bude přes odlučovače ropných látek (ORL), usazovací nádrže (DUN) a retenční nádrže zaústěna do recipientu. Pro variantu B koncepce odvodnění na estakádě v místě nádrže předpokládá, že bude voda stékat do žlabu na hraně římsy. Voda bude dále svedena na břehy horní nádrže, na kterých bude pročištěna v DUN a ORL, a dále (případně přes retenční nádrže) vypuštěna do recipientu. Kvantitativní změnu lze v případě obou variant hodnotit stejně – jako málo významnou s ohledem na umístění v nádrži, relativní plochu vůči ploše nádrže a s přihlédnutím ke srážkovým úhrnům v dotčeném území. Kvalitativní vliv na povrchové vody bude představovat vypouštění odváděných

vod do nádrže nebo vodního toku. Předpokládá se, že obdobně jako v současném stavu nebude vyloučeno použití posypových solí, případně solanky v zimním období. Vliv uvedeného řešení odvodnění nebude mít za předpokladu zajištění řádné funkce všech zařízení významný vliv na zajišťování funkcí VD ani na provozní činnosti správce vodního díla.

Vlivy na povrchové vody je možné u obou variant považovat téměř za rovnocenné (mírně negativní). Varianta B nicméně reprezentuje technologicky složitější řešení s mírně většími nároky na rozsah provozních činností a údržby na dopravní stavbě. Skutečností je, že obdobné vlivy na vodním díle aktuálně existují (na stávající silnici I/52). Převedením na novou stavbu (D52) dojde k omezení některých vlivů či rizik (novostavba bude např. vybavena zařízeními v souladu s aktuálně platnými předpisy). U jiných vlivů dojde ke zvýšení, např. plocha komunikace ošetřované chemicky se oproti výchozímu stavu zvýší. Rovněž lze např. očekávat vyšší nároky na chemické ošetřování povrchu komunikace ve variantě B v porovnání s variantou A.

b) Vlivy na hydrické a hydrologické poměry, záplavová území

V rámci dokumentace je proveden podrobný tabelární rozbor dotčení jednotlivých vodních toků (stavba mění fyzické poměry v částech koryt 18 drobných vodních toků), ze kterého vyplývá, že všechny jsou kříženy buď kapacitními mostními objekty, menší občasné toky pak jen propustky, u některých dojde k dílčím přeložkám. Návrhy nových profilů mostních objektů včetně propustků musí být v dalším stupni projektové dokumentace doloženy hydrotechnickým posouzením vyhovující průtočné kapacitě. Ve vztahu k vodním tokům, resp. zásahům do nich stanovisko EIA ukládá podmínku preferovat přírodě blízké pojetí překládaných vodotečí oproti realizaci tvrdě technického pojetí nových úseků a pro fázi výstavby minimalizovat pohyb stavební techniky v korytě toků a dále stanovuje zásady pro technický stav techniky a její využívání.

Z pohledu zpracovatele posudku lze konstatovat, že systém dotčení povrchových vod je z hlediska hydrologického kontextu s ohledem na stupeň přípravy záměru korektně vyhodnocen s tím, že zatímco technické pojetí bude nutno ještě modifikovat v kontextu synergického ovlivnění se zájmy ochrany přírody (VKP, ÚSES, migrace).

Posuzovaný záměr kříží 2 záplavová území. Zájmové území úseku 5204 je v kontaktu s úředně stanoveným záplavovým územím vodního toku Jihlava (IDVT 10100008) v k.ú. Pasohlávky a Nová Ves u Pohořelic v prostoru MÚK Ivaň a přeložky silnice III/41621. Niveleta hlavní komunikace dálnice D52 bude v tomto úseku oproti stávající silnici I/52 zvýšena o více než 1 m. Podle dokumentace bude v dalším stupni projektové dokumentace provedeno upřesnění vlivu umístění MÚK Ivaň na odtokové poměry při povodni v tomto území. Stavba úseku 5205 zasahuje do úředně stanoveného záplavového území vodních toků Jihlava (IDVT 10100008) v k.ú. Mušov a Dyje (IDVT 10100006) v k.ú. Mušov. Úseky komunikací s mostními objekty v úseku 5205, které procházejí stanoveným záplavovým územím musí být v dalším stupni projektové dokumentace posouzeny matematickým modelem z hlediska vlivu na odtokové poměry v záplavovém území při povodni. Dokumentace uvádí, že pro stavební objekty realizované v záplavovém území bude pro období výstavby vypracován povodňový plán, který bude splňovat požadavky a náležitosti zákona č. 254/2001 Sb., o vodách a odvětvové normy TNV 752931 Povodňové plány. Stanovisko ukládá na základě vyhodnocení v posudku podmínku posoudit dopad umístění MÚK Ivaň na odtokové

poměry při povodni, totéž provést pro úseky komunikací s mostními objekty v úseku 5205, které procházejí stanoveným záplavovým územím, a v případě potřeby reagovat přepracováním technického řešení objektů.

Návrh odvodnění dálničního tělesa a vozovky splňuje požadavky § 5 odst. 3 zákona č. 254/2001 Sb., o vodách.

c) Vlivy na kvalitu povrchových vod

Lze předpokládat, že záměr nebude překážkou ke zlepšení ekologického potenciálu, resp. stavu útvarů povrchových vod DYJ_1180, DYJ 1195 J, DYJ 1205 J, DYJ 0295 J, DYJ 1250 a příčinou zhoršení jejich dobrého chemického stavu. Nepředpokládá se, že by realizace a provoz dálnice narušily navržená opatření pro rámcové cíle Plánu dílčího povodí Dyje pro zlepšení stavu povrchových vod (zamezení zhoršení stavu, dosažení dobrého stavu/potenciálu, snížení znečištění prioritními látkami a zastavení nebo postupné odstraňování emisí, vypouštění a úniků nebezpečných prioritních látek). Toto tvrzení lze uplatnit při odpovědném nastavení opatření proti znečišťování vodám závadnými látkami při výstavbě, a především při provozu záměru. Nepředpokládá se, že záměr ohrozí navržená opatření pro uvedené útvary povrchových vod navržená v Plánu dílčího povodí Dyje pro období 2021 – 2027.

V rámci Komplexní studie odvodnění staveb 5204, 5205 a 5206 (PUDIS a.s., Ing. Richard Kuk, 2022) byly provedeny prověřovací výpočty vlivu zimní údržby na koncentrace chloridů v recipientech. U staveb 5204 a 5205 byl vliv zimní údržby na vyhodnocené toky vyhodnocen jako zcela nevýznamný. U stavby 5204 se navrhuje ještě provést ověřovací výpočty s ohledem na navržená variantní řešení v povodí VHA 4.1 a VHA 4.6 po upřesnění vstupních parametrů. U stavby 5206 je podle studie zřejmé, že vlivy zimní údržby na některé recipienty budou akceptovatelné i bez dalších předčisticích opatření, u některých recipientů, kde se kvalita vody pohybuje v III. třídě čistoty, popř. celoroční průměr přesahuje hodnotu 150 mg/l, se navrhuje realizovat další předčisticí objekty včetně objektů mokřadního charakteru s potenciálem vzniku lokálního slaniska. Současně bude nutno prověřit možné negativní vlivy na málo vodné, popř. občasné recipienty. Při hodnocení možného vlivu zimní údržby úseku 5206 bylo zohledněno, že díky horninovému podloží je pro danou oblast charakteristická vysoká koncentrace chloridů v pozadí, a to jak u podzemních vod, tak u vod povrchových.

Ve staničení km 16,0-18,1 prochází trasa úseku 5204 v bezprostřední blízkosti západní hranice ochranného pásma vodního zdroje (OPVZ) Nová Ves. Z vyhodnocení v rámci posudku vyplývá, že bude nutno detailněji ošetřit jakoukoli prevenci nežádoucího znečištění jímacího území a jeho ochranného pásma. Z tohoto důvodu je požadováno řešit uplatnění či posílení systému odděleného režimu nakládání s dešťovými vodami (separátní režim pro nakládání se zasolenými vodami ze zimní údržby ve vodohospodářských areálech, tedy do soustavy nádrží složených z usazovací nádrže s odlučovačem ropných látek, retenční nádrže s letním režimem a retenční nádrže se zimním režimem) i pro úsek 5204 a jako potřebnou prevenci doplnit zábrany proti rozstřiku prostředků ze zimní údržby podél dálnice rovněž pro příslušnou část úseku 5204 procházejícího kolem OPVZ Nová Ves.

Oproti oznámení záměru, kdy pro úsek 5206 nebylo jednoznačně vyloučeno vypouštění vyčištěných srážkových vod přímo do vodního toku Včelínek, navrhovaným vodohospodářským řešením dle dokumentace již nedojde k potenciálnímu přímému ovlivnění Včelínku jako hraničního toku. Hraniční tok Včelínek nebude přímým recipientem odváděných vod z dálnice. Znečištěné vody z vozovky budou svedeny do silniční kanalizace, která bude zaústěna do nejbližšího vodohospodářského areálu (tj. do soustavy nádrží složených z usazovací nádrže s odlučovačem ropných látek, retenční nádrže s letním režimem a retenční nádrže se zimním režimem). Kanalizace bude svedena přes vodohospodářský areál SO 371 regulovaným odtokem do Závlahového kanálu Brod-Bulhary-Valtice, ten ústí do toku Včelínek po cca 200 m již jen na území ČR. Pro tento úsek navrhované D52 jsou tedy v rámci dokumentace navrženy principy nakládání se srážkovými vodami v oddílném režimu pro celé povodí hraničního toku Včelínek. V rámci návrhu monitoringu, který je součástí dokumentace EIA jako příloha č. 14, je navržen ve vodním toku Včelínek kvalitativní a kvantitativní monitoring. V rámci monitoringu bezprostředně předcházejícího realizaci stavby bude v případě vybraných recipientů dle definitivní stabilizace technického řešení rozhodnuto o možnosti využití některé z technologií umožňující kontinuální monitoring chloridů.

d) Vlivy na hydrogeologické poměry a kvalitu podzemních vod, včetně vlivů na vodní zdroje pro zásobování obyvatelstva a přírodní léčivé zdroje

V okolí projektované stavby se nachází ochranné pásmo 2. stupně vodního zdroje (OPVZ) Nová Ves. Ve staničení km 16,0-18,1 prochází trasa D52 5204 v bezprostřední blízkosti západní hranice OPVZ Nová Ves. Ve vzdálenosti cca 800 m východně od posuzovaného úseku 5204, ve staničení km cca 18,1-18,7, se nachází samotné jímací objekty jímacího území Nová Ves. Jímací území Nová Ves je s ohledem na své geologické a hydrogeologické poměry velmi zranitelné a jakékoliv možné negativní ovlivnění kvalitativních parametrů podzemní a povrchové vody tak může mít pro exploataci tohoto vodního zdroje zásadní dopady. Jedná se především o chloridy, které se do horninového prostředí a potažmo podzemní vody dostávají prostřednictvím chemického ošetrování silnic v zimním období, a mají charakter konzervativního kontaminantu. Odváděním splachových vod do prostoru Mlýnského náhonu by mohlo dojít k negativnímu ovlivnění kvalitativních parametrů podzemní vody jímacího území Nová Ves. V této souvislosti dokumentace navrhuje vypracování hydrogeologického posouzení s cílem objasnění vzájemné vazby jímacího území Nová Ves a Mlýnského náhonu a posouzení možnosti ovlivnění jímacího území Nová Ves aktuálním projektovým vodohospodářským řešením stavby 5204 zejména prostřednictvím vodohospodářského areálu VHA 4.1, 4.2 a 4.3. Bude realizován představební hydrogeologický monitoring a po ukončení stavby 5204 a uvedení do provozu bude po dobu dvou let probíhat monitoring kvantity a kvality vod. Po zhodnocení závěrečné zprávy tohoto dvouletého období bude navržen společností VAK Břeclav, a.s. další postup postavebního monitoringu podzemních vod v řešeném území s ohledem na existenci vodního zdroje Nová Ves. V tomto smyslu stanovisko ukládá podmínky týkající se monitoringu povrchových i podzemních vod.

Celá projektovaná stavba úseku 5204 se nachází v ochranném pásmu 2. stupně přírodních léčivých zdrojů a zdrojů přírodních minerálních vod Pasohlávky. Ovlivnění přírodního léčivého zdroje Pasohlávky se nepředpokládá, stavba nebude zasahovat do podloží (zde je předmětem ochrany struktura jurských vápenců), jelikož je vedena na terénu nebo na násypu.

V těsné blízkosti stávající komunikace I/52 (staničení cca km 24,6) se nachází ochranné pásmo 1. stupně zdroje termálních vod Mušov 3G – je vymezeno kruhem o poloměru 50 m a nachází se v ploše stávajícího parkoviště v Pasohlávkách. Ovlivnění tohoto zdroje se nepředpokládá, stavba nebude zasahovat do podloží (i zde je předmětem ochrany struktura jurských vápenců), jelikož je vedena na terénu nebo na násypu. K ohrožení zdroje nedojde i z toho důvodu, že je uložen v hloubce více než 1000 m. Rovněž jeho infiltrační oblast nebude stavbou zasažena.

Závěry vyhodnocení týkající se jak zdroje Pasohlávky, tak zdroje Mušov stvrdilo Ministerstvo zdravotnictví, oddělení Český inspektorát lázní a zřidel, které k provedení záměru nemá námítky.

S ohledem na geologické a hydrogeologické poměry zájmového území a s ohledem na projektované založení stavby a její vodohospodářské řešení není předpokládáno negativní ovlivnění kvalitativních ani kvantitativních parametrů jímacích objektů (zdroje užitkové vody pro ČOV Města Pohořelice a Rybníkářství Pohořelice a.s.) pro úsek 5205.

V okolí úseku 5206 ani jeho nejbližším okolí se nenachází žádné zdroje pro hromadné nebo individuální zásobování pitnou vodou. Obyvatelé a průmyslové areály jsou primárně zásobeni prostřednictvím vodovodu, existují však zdroje vody sloužící k zásobování užitkovou vodou. Stávající jímací objekty (studně, vrty), které mohou být ovlivněny realizací projektované trasy 5206, se nachází v oblasti průmyslové zóny Mikulov situované na západním okraji města Mikulov (staničení cca km 35,5-38,3). Vzhledem k situování jímacích objektů před stavbou ve smyslu proudění podzemní vody, který je od SV k JZ, není jejich ovlivnění předpokládáno.

Riziko kvalitativního ovlivnění podzemních vod během provozu dálnice je eliminováno především návrhem odvodnění komunikace. Trvalé ovlivnění režimu podzemních vod se nepředpokládá. Pro záměr je navržen v souladu s přílohou č. 14 dokumentace monitoring podzemních a povrchových vod, a to jak monitoring představební, tak monitoring během výstavby a následný monitoring postavební. Návrh monitoringu je navržen za účelem verifikace účinnosti jednotlivých prvků systému vodohospodářského řešení při výstavbě a následném provozu pozemní komunikace. Místa navrhovaného a řešeného monitoringu vod jsou dokumentována graficky. V této souvislosti stanovisko ukládá příslušné podmínky pro projekt monitoringu povrchových a podzemních vod.

e) Navržená kompenzační opatření za ztrátu retenčního a zásobního prostoru

U podvarianty 1 – lokalita „zátoka“ kompenzačních opatření je v zásobním prostoru nádrže (v rozmezí hladin 171,42 – 170,70 m n. m) možné zajistit kompenzační objem pouze v mělkém pásu podél břehu v šířce do cca 43 m. Prohloubením původního dna po celém obvodu zátoky lze získat cca 3,2 tis. m³. Těžbou dojde k prohloubení stávajících litorálních pásem na jednotnou hloubku 0,72 m. Litorální pásmo nádrže je biologicky velmi cenné a není tak příhodné jej rozrušovat. V hlubších částech nádrže dál od břehu lze získat dostatečný objem, ale již v prostoru stálého nadržení. Retenční prostor zde kompenzovat nelze, neboť není možné zasáhnout do příbřežních pozemků.

Podvarianta 2 byla vytipovaná jako „náhradní“ lokalita za lokalitu „zátoka“ (jež je nepřijatelná z důvodu narušení litorálního pásma) a jedná se o oblast na začátku vzdutí vodního díla po silniční most spojující obce Pasohlávky a Brod nad Dyjí. Návrh kompenzačního opatření zde má podobu výkopu pevného dna s nutným odtěžením sedimentu z povrchu dna nádrže v dotčených oblastech. Sediment se jeví písčité, a tedy potenciálně vhodný pro následné využití. Lokalita je ohrázována ze dvou stran ochrannými hrázemi a z jedné strany hrází silnice III/39615. Podél paty hrází není těžba možná, v úvahu tak připadají kompenzační opatření uprostřed nádrže a dále směrem k začátku vzdutí. Ze situace zaměření je zřejmé, že v požadovaném zásobním prostoru se nachází jen minimální množství materiálu, neboť stávající dno je většinou pod úrovní hladiny stálého nadržení (170,70 m n.m.). Nad uvažovanou úrovní je pouze část dna v jihozápadní části dotčené oblasti a jedná se zde o sediment. Množství sedimentu v zásobním prostoru činí 3,8 tis. m³. Sediment nelze podle krajského úřadu považovat za kompenzaci prostoru nádrže.

Podvarianta 3 představuje úsek horního vzdutí v prostoru koryta Dyje mezi ochrannými hrázemi v délce cca 4,2 km – od silničního mostu u Drnholce směrem proti toku Dyje. Celý úsek se nachází na úplném počátku vzdutí VDNM v dosahu vzdutí zásobní hladiny. Hladina v korytě je tak dána hladinou v nádrži. Lokalita koryta včetně ochranných hrází je v majetku Povodí Moravy s.p. V dotčeném úseku Dyje je do koryta zaústěno několik přítoků. Na začátku úseku poblíž silničního mostu je z pravé strany zaústěn tok Pokran, poblíž obce Novosedel pak Polní potok a Baštýnský potok. Z levé strany je u obce Jevišovka zaústěn tok Jevišovka a před obcí Drnholec pak Litobratřický potok. U obce Novosedly je do koryta vyústěn odtok z ČOV. Na levém břehu u obce Jevišovka je měrný profil. Koryto toku Pokran je zahrnuto do Evropsky významné lokality Pokran, oblast za levobřežní ochranou hrází mezi Drnholcem a Jevišovkou je pak EVL Drnholecký luh. Navrženým kompenzačním opatřením je rozšíření kynety směrem do bermy ve výškovém rozsahu 170,70 až 171,54 m n.m. Opatření je navrženo pouze na pravém břehu. S Povodím Moravy, s.p. bylo dohodnuto, že podél paty hrází zůstane manipulační pruh šířky min 10 m, rozšíření kynety tudíž nebude dosahovat k patě ochranných hrází. Tímto opatřením je možné získat až 87 tis. m³ zásobního objemu a 15 tis. m³ retenčního objemu. Z hlediska hmot je nutné uvažovat i s odtěžením materiálu z povrchu bermy, který se nachází nad úrovní 171,54 m n.m. – jedná se o množství cca 120 tis. m³ výkopku. Kompenzační opatření v této lokalitě bude navrženo přírodě blízkým způsobem. Tímto opatřením nebude dosaženo maximální kapacity dané lokality, ale úprava koryta bude lépe začleněna do krajiny a bude mít více pozitivní vliv na životní prostředí. Těžba bude realizována z povrchu bermy. Nejdříve dojde k odstranění drnu a sejmutí humózní vrstvy a dále pak k výkopu v jílovitých a štěrkových vrstvách na danou úroveň. Úroveň podzemní vody v oblasti bermy odpovídá cca úrovni vody v kynetě. V době provádění geotechnického průzkumu se úroveň podzemní vody pohybovala v písčitých vrstvách v hloubce 1,5 až 2,0 m pod terénem. Část těžby bude probíhat na suchu. Suchý výkopek bude odvážen, zvodnělý výkopek pak bude odvodněn v místě bermy a následně taktéž odvážen. Stavba jako taková je přístupná z koruny ochranné hráze a po samotné bermě. V případě pojezdu po koruně hráze je nutné uvažovat se zpevněním povrchu, neboť v uvedeném úseku je pouze zatravněná. Přístup na ochranné hráze je z komunikace II/414 – ze silničního mostu v Drnholci. Trasa pro odvoz výkopku je po uvedené silnici do Drnholce a dále po silnicích III/39613 a II/396 ke komunikaci I/52 (4,2 km po hrázi a 10,5 km po silnicích).

Pozitivní vliv v důsledku realizace kompenzačních opatření především v podvariantě č. 3 lze očekávat nejen ve vztahu k náhradě objemů, ale také s ohledem na provoz horní nádrže VDNM, neboť kompenzačním opatřením bude vytvořen dostupný sedimentační prostor pro sediment unášený Dyjí (v současné ukládaný v prostoru horní nádrže). Návrh podvarianty č. 3 byl v této souvislosti zesouladněn se záměrem V.T1.1 Udržitelná strategie řízení sedimentů pro nádrž Nové Mlýny – Závěrečná zpráva – shrnutí výsledků řešení SEDECO (ATCZ 28)" (Zbyněk Zachoval, 12/2022) a v oblasti soutoku Jevišovky s Dyjí tak vznikne sedimentační prostor pro zachytávání hrubších splavenin. V místě soutoku bylo obdobné řešení navrženo i v rámci výše uvedeného záměru V.T1.1 Udržitelná strategie řízení sedimentů pro nádrž Nové Mlýny.

Celkově je dle dokumentace možné záměr z hlediska velikosti vlivu na povrchové a podzemní vody označit za středně velký, z hlediska významnosti vlivu za středně významný, tzn. akceptovatelný.

Zpracovatel posudku pokládá vyhodnocení vlivů záměru na povrchové a podzemní vody, s ohledem na stav přípravy záměru, za dostatečné, ovšem za předpokladu plnění relevantních podmínek závazného stanoviska.

Vlivy na půdu

Významné negativní vlivy záměru „D52 Pohořelice - st. hranice ČR/Rakousko + SSUD Pohořelice" na zemědělský půdní fond a pozemky určené k plnění funkce lesa byly vyloučeny, při respektování opatření spojených s posuzovaným záměrem a podmínek tohoto závazného stanoviska lze vlivy posuzovaného záměru považovat za přijatelné v obou navrhovaných variantách.

Zábory ZPF a PUPFL jsou jedním z významných vlivů působícím negativně z hlediska hodnocení posuzované stavby. Zábor půdy je při výstavbě liniové stavby nezbytný a možnosti jeho minimalizace jsou omezené. Trasa je v maximální možné míře navržena jako dostavba stávající dvoupruhové komunikace I/52 na standardní čtyřpruhovou dálnici, což oproti trase vedené v nové stopě snižuje nárok na zábory ZPF a PUPFL.

Celkový trvalý zábor ZPF vyvolaný stavbou činí cca 118,8 ha (varianta A), resp. 117,3 ha (varianta B). Plochy dočasného záboru ZPF nad 1 rok (cca 2,1 ha) budou upřesněny v průběhu navazujících stupňů projektové přípravy, po ukončení užívání budou rekultivovány.

Zábory ZPF budou dotčeny následující třídy ochrany:

třída ochrany	stupeň ochrany	trvalý zábor ZPF (D5205 – varianta A)	trvalý zábor ZPF (D5205 – varianta B)	dočasný zábor ZPF nad 1 rok
I	bonitně nejcennější půdy odněti možné jen výjimečně, a to převážně na záměry související s obnovou ekologické stability krajiny, případně pro liniové stavby zásadního významu	27,87 ha 23,46 %	26,74 ha 22,80 %	0,23 ha 10,50 %
II	nadprůměrná vysoký jen podmíněné odnímatelné, v územním plánování podmíněně zastavitelné	65,91 ha 55,47 %	65,69 ha 56,01 %	1,46 ha 67,86 %
III	průměrná střední v územním plánování použitelné pro případnou výstavbu	1,56 ha 1,32 %	1,46 ha 1,23 %	
IV	podprůměrná omezený využitelné i pro výstavbu	22,73 ha 19,14 %	22,70 ha 19,35 %	0,46 ha 21,63 %
V	podprůměrná nižší většinou pro zemědělské účely postradatelné, lze předpokládat efektivnější nezemědělské využití	0,72 ha 0,61 %	0,72 ha 0,61 %	0,0002 ha 0,01 %
Celkem		118,81 ha 100 %	117,30 ha 100 %	2,15 ha 100 %

Dle zjištěných BPEJ se jedná o zábor zemědělské půdy ve všech třídách ochrany, přičemž převažující výměra odnímaných ploch ZPF se nachází v II. třídě ochrany. Z hlediska nároků variantního řešení stavby 5205 jsou obě varianty srovnatelné. Pro variantu A je předpokládán trvalý zábor o 1,5 ha vyšší než pro variantu B (ve srovnání s celkovým požadovaným trvalým zábohem se jedná o cca 1,3 %).

Navržená kompenzační opatření v podvariantě 1–3 nevyvolávají zábor zemědělského půdního fondu, nachází se na pozemcích typu vodní plocha, příp. ostatní plocha. Nárok na využití zemědělského půdního fondu vyplývá z potřeby zpracování zvodnělých sedimentů a výkopů. Upřesnění nároků na zařízení staveniště (umístění, výměra) bude v kompetenci zhotovitele stavby.

Na základě výše uvedených údajů týkajících se záborů ZPF lze záměr z hlediska velikosti vlivu označit za středně velký, z hlediska významnosti vlivu za významný.

Celkový trvalý zábor pozemků určených k plnění funkcí lesa (PUPFL) vyvolaný stavbou činí cca 9,01 ha (varianta A), resp. 9,8 ha (varianta B). Z hlediska nároků variantního řešení stavby 5205 na PUPFL je pro variantu A požadován o 0,79 ha menší trvalý zábor než pro variantu B. Směrové řešení varianty B z hlediska dotčení PUPFL vyvolává větší dělicí efekt. Větší rozsah varianty B je určen tím, že z hlediska optimálních poloměrů řešení nájezdu do severního prostoru estakády a nutnosti přeložky silnice I/52 pro tuto variantu je osa budoucí dálnice lokalizována dále do lesního porostu Mušovského luhu. Tato okolnost byla promítnuta do podmínek stanoviska takovým způsobem, který zajistí předpoklady pro zmírnění vlivů na lesní porosty a pozemky.

Na základě vyhodnocení záborů stavby dotýkajících se PUPFL a zhodnocení všech dostupných podkladů je možno konstatovat, že vliv stavby na stabilitu okolních porostů nebude výrazně negativní. Z rozboru podmínek, které mohou stabilitu lesních porostů ovlivnit a lesní ekosystémy ve větší míře ohrozit, vyplývá, že výstavbou záměru nedojde k významnému ovlivnění žádného faktoru vedoucímu k zhoršení současného stavu lesních porostů.

Záměr lze z hlediska velikosti vlivu na PUPFL označit za střední, z hlediska významnosti vlivu za středně významný.

K vyhodnocení vlivů záměru na ZPF nemá zpracovatel posudku zásadní připomínky za předpokladu dodržení relevantních podmínek stanoviska. Z hlediska záborů PUPFL apeluje zpracovatel posudku na omezení dočasných záborů, neboť s ohledem na parametry liniové stavby nelze prakticky minimalizovat trvalé záboje PUPFL. V tomto smyslu na základě návrhu zpracovatele posudku stanovisko ukládá příslušné podmínky. Zpracovatel posudku dále uvádí komentář k dílčím rozporům dokumentace, které se týkají vymezení trvalého záboru PUPFL variant A – násyp a B – estakáda, a odlišně vyčísleným záborům PUPFL v různých kapitolách dokumentace. Jedná se však o nevýznamné rozdíly do 0,4 ha.

Vlivy na horninové prostředí a přírodní zdroje

Významné negativní vlivy záměru „D52 Pohořelice - st. hranice ČR/Rakousko + SSUD Pohořelice“ na horninové prostředí a přírodní zdroje byly vyloučeny, při respektování opatření spojených s posuzovaným záměrem a podmínek tohoto závazného stanoviska lze vlivy posuzovaného záměru považovat za přijatelné v obou navrhovaných variantách.

Od km 24,8 do km 34,0 je posuzovaný záměr trasován v souběhu se stávající komunikací I/52, resp. stávající dvoupruhová komunikace I/52 bude v maximální míře dostavěna na čtyřpruhovou dálnici, a tímto vedením dochází k minimalizaci možného ovlivnění z hlediska principů ochrany nerostného bohatství ve smyslu horního zákona. Od km 34,0 do konce úseku je záměr trasován průzkumným územím a výhradním ložiskem zemního plynu. Vzhledem k charakteru záměru a velmi okrajovému zásahu do chráněných ložiskových území (CHLÚ), průzkumných území, výhradních ložisek a dobývacích prostor není předpokládáno významné ovlivnění přírodních zdrojů.

Dokumentace dále uvádí, že v km 25,5–29,6 a km 30,1–30,6 prochází posuzovaný záměr zónou havarijního plánování. V této části bude postupováno v souladu se zákonem č. 59/2006 Sb.,

o prevenci závažných havárií způsobených vybranými nebezpečnými chemickými látkami nebo chemickými přípravky.

V zájmovém území se nachází sesuv v lokalitě Anenského vrchu, km 33,93–34,20. Geodetickým vymapováním tvarů terénu a na základě zastížených poloh poruchového pásma masivu byl stanoven rozsah staršího sesuvného území. Výchoz akumulací oblasti sesuvného území zasahuje těleso budoucí dálnice D52, tj. akumulací část v délce 280 m výrazně zasahuje do budoucího zářezu komunikace dálnice D52. Stavební práce mohou mít za následek obnovení svahových pohybů a sesouvání celého svahu (především východního) do prostoru odvodnění i na vlastní vozovku. V současném stavu je, na základě provedených výpočtů, celková míra stability svahu Anenského vrchu dostatečná, ale v rámci provedených stabilitních výpočtů byl stanoven stupeň stability svahu Anenského vrchu po vyhloubení stavební jámy ekoduktu silnice II/414 a dálnice D52 bez zajištění, což bylo vyhodnoceno jako nejnebezpečnější stav. Výpočty prokázaly nedostatečnou stabilitu svahů a nutnost sanačních opatření. Dokumentace navrhuje východní svah zářezu dálnice D52 v celé délce zajistit např. kotvenou pilotovou stěnou navrženou z řady pilot, které se vzájemně nedotýkají, čímž bude zajištěna možnost proudění podzemní vody přes stěnu, a upozorňuje na nutnost čerpání podzemní vody z výkopu stavební jámy, dále je navržen geotechnický monitoring oblasti Anenského vrchu. V této souvislosti MŽP stanovilo podmínku č. 24 pro fázi přípravy a podmínku č. 94 pro projekt geotechnického monitoringu.

Dokumentace dále uvádí, že do známých lokalit starých ekologických zátěží nebude v souvislosti s posuzováním záměrem zasahováno.

Zpracovatel posudku nemá k vlivům na horninové prostředí a přírodní zdroje připomínky za předpokladu dodržení relevantních podmínek závazného stanoviska.

Vlivy na biologickou rozmanitost (fauna, flóra, ekosystémy)

Významné negativní vlivy záměru „D52 Pohořelice – st. hranice + SSUD Pohořelice“ na biologickou rozmanitost byly vyloučeny, při respektování opatření spojených s posuzováním záměrem a podmínek tohoto závazného stanoviska lze vlivy posuzovaného záměru považovat za přijatelné v obou navrhovaných variantách.

Vlivy jsou vyhodnoceny v řadě dílčích aspektů, které jsou uvedeny níže. Vyhodnocení vychází z textu přílohy č. 4 dokumentace EIA „Hodnocení vlivu závažného zásahu na zájmy ochrany přírody a krajiny dle § 67 zákona č. 114/1992 Sb.“.

Vlivy na mimolesní porosty dřevin

Rozsah kácení mimolesní zeleně je stanoven na základě dendrologického průzkumu, který je součástí přílohy č. 11 dokumentace. Rozsah kácení byl stanoven na základě místního šetření s tím, že kácení bude pouze tzv. mimolesní zeleň v rozsahu záboru stavby, jedná se o minimální možný zásah, který je v rámci technického řešení možný.

V dendrologickém průzkumu je specifikováno, že dle vyhlášky Ministerstva životního prostředí č. 189/2013 Sb., o ochraně dřevin a povolování jejich kácení, bude nutné požádat o povolení ke kácení pro 779 kusů stromů, které mají obvod větší nebo roven 80 cm, a dále bude nezbytné

požádat o povolení ke kácení pro 100 044 m² porostů keřů a náletových dřevin o jednotlivých souvislých plochách, které jsou rovny nebo větší než 40 m². Předmětná příloha č. 11 dále uvádí, že v další fázi projektování bude dendrologický průzkum aktualizován a v rámci fáze realizace budou dotčené stromy před započítáním vlastních prací v terénu lokalizovány a označeny. To je reflektováno v příslušné podmínce tohoto závazného stanoviska. Dendrologický průzkum se také zabýval nároky na kácení dřevin souvisejících s lokalizací podvarianty 3 kompenzačních opatření za ztrátu retenčního a zásobního prostoru horní nádrže VDNM variantou A – násyp úseku 5205. Z uvedených údajů vyplývá, že půjde lokálně o významné nároky na mimolesní porosty dřevin. Dle dendrologického průzkumu jsou nejcennější fragmenty měkkých luhů jižním směrem od obce Nová Ves (okolí rybníka Čahoun) a niva upraveného koryta Dyje mezi Drnholcem a Jevišovkou.

Dle zpracovatele posudku text dokumentace neobsahuje postoj zpracovatelského týmu k otázce velikosti a významnosti vlivu na mimolesní porosty dřevin, lze ale kvitovat přístup ve věci minimalizace zásahů do těchto porostů. Dle názoru zpracovatele posudku bude nutno podrobněji rozpracovat všechny způsoby účinné ochrany mimolesních porostů dřevin, což reflektuje i text dendrologického průzkumu konstatováním o nutnosti aktualizace dendrologického průzkumu v další fázi projektování. Vliv je lokálně významný, proto jsou stanoveny příslušné podmínky závazného stanoviska vedoucí k jeho zmírnění, při jejichž plnění bude vliv akceptovatelný.

Vlivy na flóru

Dle předložené dokumentace je míra ovlivnění vegetace v území snížena umístěním navrženého dálničního tělesa souběžně se stávající I/52. Většina trasy prochází intenzivně zemědělsky obhospodařovanými poli a kříží na silnici I/52 kolmo vysazené větrolamy. Přítomnost přirozených či přírodě blízkých biotopů v území je minimální.

Za nejhodnotnější území jsou považovány porosty Mušovského luhu, které navržená trasa kříží severně od vodního díla Nové Mlýny. Zde dojde k záborům lužních lesů při západním okraji rozsáhlejšího porostu. Zčásti bude území překlenuto mostními objekty, což sníží rozsah záborů tvrdého luhu, navíc nejhodnotnější porosty jsou zahrnuty v rámci EVL Mušovský luh, do které nebude těleso dálnice zasahovat (upřesněno níže v textu zpracovatele posudku). Ovlivnění území odvodem srážkových vod z dálnice bylo minimalizováno navrženým způsobem odvodnění (letní a zimní režim). Proti rozstřikování posypových solí do Mušovského luhu bylo v km cca 23,000 až 25,000 navrženo instalovat účinné zábrany po stranách dopravních pásů, což bylo promítnuto do podmínek stanoviska.

Druhou hodnotnou lokalitou je Slanisko u Mikulova. V území dominují ruderalní druhy, významné je však zastoupení zejména halofilních taxonů (*Carex secalina*, *Samolus valerandi*) koncentrovaných do uměle vytvořených tůní, které jsou ovšem většinou suché.

Zpracovatel posudku ve svém posudku odkazuje na text, který obdržel při doplnění informací na svou žádost od oznamovatele záměru. Pro lokalitu slaniska byl zpracován technologický plán iniciačního managementu Slaniska, Ekopontis s.r.o. (2018). V tomto technologickém plánu je uvedeno následující posouzení a podmínky, které jsou součástí projektového řešení úseku D52 5206. Vedení dálnice D52 je v úseku celé plochy budoucího slaniska navrženo na estakádě, díky níž jsou přímé trvalé zásahy výstavby omezeny na výstavbu sloupů (dvě řady) jednotlivých polí

estakády. Z celkem 16 sloupů estakády (rozměry jednoho sloupu 5 x 1,6 m, tj. 8 m²) bude do plochy budoucího vymezení slaniska alespoň částečně zasahovat 11 sloupů, celkovou plochou cca 88 m². Při zakládání sloupů bude zasažena plocha, resp. hloubena jáma o rozměru cca 8,3 – 4,2 m, tj. 35 m². Při 11 sloupech tedy plocha 385 m², která však bude vyjma plochy vlastních sloupů zpětně rekultivována (možno využít ornici skrytou v místě hloubení jam). Další zásahy související s výstavbou sloupů estakády budou v ploše slaniska mimo průmět s estakádou minimalizovány a pojezdy stavební techniky budou omezeny výhradně na oblast tzv. manipulační plochy (šířky cca 13 m západně od estakády a cca 3 m východně od estakády), která bude vyložena panely tak, aby nedošlo k nadměrnému zhutnění půdy.

V kontextu prevence nežádoucích vlivů na tuto lokalitu navrhl zpracovatel posudku podmínku s tím, že je účelné prověřit a zajistit, aby nakládání s dešťovými vodami kolem MÚK Mikulov – sever bylo technicky vyřešeno s odvedením srážkových vod (po jejich vyčištění v DUN) do povodí Dunajovického potoka, tedy mimo polohu této cenné lokality. Předmětnou podmínku převzal příslušný úřad do tohoto závazného stanoviska.

Vliv imisního zatížení území bude obdobný či vyšší, než je tomu v současnosti. S ohledem na charakter biotopů, které dálniční těleso doprovází, však nebude představovat významnější ovlivnění.

V případě lokalit pro podvarianty 1 až 3 navržených pro náhradu retenčního a zásobního objemu VDNM (opatření by byla vyvolána realizací varianty A – násyp) by v podvariantě 1 došlo k odstranění v podstatě celého pásu litorálu v dotčené zátocě, podvarianta byla (kromě nenaplnění kapacitních parametrů kompenzace) rovněž ve vztahu k nežádoucím vlivům na biotu a ekosystémy z dalšího sledování vypuštěna. V případě podvarianty 2 lze negativní ovlivnění vyloučit, vodní makrofyta jsou zastoupena minimálně. V případě realizace podvarianty 3 dojde k odstranění lučních porostů na pravobřežní bermě Dyje v úseku mezi drnholeckým mostem a železničním mostem v Jevišovce. Vzhledem k tomu, že luční porosty jsou v takovém rozsahu vyvinuty právě na pravém břehu, nikoliv na levém, který je velmi úzký, dojde k významnému záboru pravidelně kosených lučních porostů vyšší či nižší kvality, které se druhovým zastoupením ve vybraných částech blíží k biotopu kontinentálních zaplavovaných luk. V případě manipulačních ploch navržených pro realizaci náhrady retenčního a zásobního objemu VDNM nebyly shledány výraznější rozdíly mezi jednotlivými plochami, a to vzhledem k jejich výběru na intenzivně či extenzivněji využívaných polích.

Jak vyplývá z přílohy č. 4 dokumentace (Hodnocení vlivu závažného zásahu na zájmy ochrany přírody a krajiny dle § 67 zákona č. 114/1992 Sb.), nejvýznamnější zásah do populací zvláště chráněných druhů rostlin představuje realizace podvarianty 3, kdy dojde k zásahu do populace silně ohroženého česneku hranatého jako silně ohroženého druhu. V případě odtěžení zanikne celá místní populace (tisíce jedinců), a bude tedy nutný jejich transfer.

Dále při přechodu slaniska u Mikulova jsou ohroženy desítky až stovky exemplářů solenky Valerandovy z tůní (bude tudíž nutné zajistit transfer a vhodný management) a menší počet jedinců ostřice žitné jako silně ohroženého druhu (opět transfer, management). Předmětné druhy budou ohroženy mj. zastíněním lokality tělesem dálnice. Záměr dále ovlivní tisíce exemplářů ohrožené

sněženky podsněžníku při okraji Mušovského luhu, s ohledem na rozsah celé populace se jedná o vliv mírně nepříznivý s možností časného transferu. Pro ohrožené druhy dřín jarní, přeslička větevnatá a divizna brunátná se jedná o ovlivnění jednotek exemplářů.

Nad rámec ovlivnění druhů zvláště chráněných, které je komentováno v samostatné tabulce v příloze č. 4 dokumentace, bylo v území zaznamenáno 64 druhů červeného seznamu. Jedná se o druhy, které jsou s ohledem na polohu záměru v termofytiku v širším území poměrně časté. V zásadě lze rozdělit do třech hlavních skupin – druhy vázané na slaniska, zasolené a vysychavé půdy, druhy suchých trávníků a stepí s hlavním těžištěm výskytu v CHKO Pálava a okolních maloplošných chráněných územích, a druhy mokřadní ve vazbě na nivu Dyje. S ohledem na realizaci dálničního tělesa lze přepokládat okrajové ovlivnění jejich populací na lokální úrovni. V některých případech lze dokonce očekávat postupné šíření na svazích dálničního náspu.

V dokumentaci je opakovaně konstatováno, že řada populací ohrožených druhů dle aktuálního červeného seznamu zanikne v souvislosti s realizací podvarianty 3 náhrady retenčního a zásobního objemu VDNM. Na druhou stranu je však třeba konstatovat, že v rámci navržené podvarianty dojde k podpoře vytvoření litorálu, tedy porostů poskytujících jinou kvalitu.

Zpracovatel posudku nemá k vyhodnocení zásadní připomínky, vyjádřil však svůj nesouhlas s tvrzením, že variantou B – násyp úseku 5205 nebude do západního okraje EVL Mušovský luh zasahováno. Jak vyplynulo z posouzení naturového hodnocení (viz příloha č. 3 předkládaného posudku), přeložka stávající silnice I/52 k východu lokálně zasáhne i okraj EVL Mušovský luh s prioritním přírodním stanovištěm 91E0*, reprezentovaným v daném prostoru měkkými luhy nížinných řek biotopu L2.4. Z tohoto důvodu navrhl v rámci výstupů posouzení naturového hodnocení zmírňující opatření, která jsou propsána do relevantních podmínek tohoto stanoviště. Dále jsou uvedeny podmínky týkající se transferu populace ohroženého druhu sněženka podsněžník.

Zpracovatel posudku dále doplnil podmínku týkající se lokality přechodu Slaniska u Mikulova a souvisejícího záchranného transferu populace dvou halofilních zvláště chráněných druhů rostlin – kriticky ohrožené solenky Valerandovy a silně ohrožené ostřice žitné – a dodal, že patřičné opatření k jejich ochraně v dokumentaci postrádá. Dále doplnil podmínku zahrnující prověření technických řešení zábran proti rozstříku za účelem ochrany podmínek lokality Slaniska u Mikulova. Dále zpracovatel posudku komentoval fázi výstavby estakády překlenující Slanisko u Mikulova, související zábor půdy sloupy estakády, rozsah manipulačních ploch při výstavbě atp., a apeloval na podrobné rozpracování všech aspektů přípravy výstavby estakády přes lokalitu slaniska u Mikulova, jak vyplynuly z technologického plánu iniciačního managementu pro lokalitu Slanisko u Mikulova. Příslušný úřad tyto podmínky převzal do tohoto závazného stanoviska.

V neposlední řadě považoval zpracovatel posudku za nutné formulovat podmínku související s případnou realizací podvarianty 3 kompenzačních opatření (v případě realizace varianty A – násyp). Při realizaci podvarianty 3 by byly zasaženy pravidelně sečené luční porosty s výskytem bohaté populace zvláště chráněného česneku hranatého, přičemž dle zpracovatele posudku nelze vyloučit i ojedinělou přítomnost dvou dalších zvláště chráněných druhů – kriticky ohroženého hrachoru bahenního a silně ohrožené topolovky bělavé – v území dotčeném realizací

kompenzačního opatření v podvariantě 3 v pravobřežním prostoru mezihrází toku Dyje, jejichž výskyt byl potvrzen dále od předmětné lokality). Z toho důvodu zpracovatel posudku navrhl relevantní podmínku, kterou příslušný úřad převzal do tohoto závazného stanoviska.

Vlivy na faunu

S ohledem na trasování záměru zemědělskou krajinou jižní Moravy budou vlivy na zástupce bezobratlých v území dle přílohy č. 4 dokumentace poměrně nízké. V území dominují běžné druhy vázané na stanoviště. V regionálním ani lokálním měřítku nebude tak mít realizace D52 významnější negativní vliv na populace vzácných a chráněných druhů. Příloha č. 4 dokumentace nicméně navrhuje v rámci zmírnění vlivů záměru na bezobratlé z kmenů vytvořit tzv. broukoviště, což příslušný úřad ukládá podmínkou tohoto závazného stanoviska.

Vliv na ryby bude dle přílohy č. 4 dokumentace spíše okrajový. V nádržích VDNM se vyskytují zejména běžné druhy ryb. V průběhu realizace záměru bude v závislosti na výběru varianty překonání VDNM docházet k silnějšímu zákalu vodního prostředí. V průběhu stavby se také obecně zvyšuje riziko havarijních stavů. Další zákal vodního prostředí může být způsoben v souvislosti s realizací náhrady retenčního a zásobního objemu VDNM (vyvolané realizací varianty A – násyp). Jediný zvláště chráněný druh ryb – jelec jesen – nebude prakticky ovlivněn (a pokud ano, pak dle názoru zpracovatele posudku maximálně dočasně). Z toho důvodu je součástí závazného stanoviska relevantní podmínka pro fázi přípravy a relevantní specifická podmínka pro variantu A – násyp.

Z hlediska vlivu záměru na obojživelníky je v dokumentaci uvedeno, že obojživelníci jsou vázáni zejména na vodní a mokřadní biotopy, které se v území dotčeném záměrem vyskytují pouze na několika místech. Vlivy jsou dány zábořem tůň/mokřadu při přemostění rybníka Čahoun a Mlýnského náhonu u Nové Vsi, resp. činnosti prováděné na území mušovského luhu a dále při případné realizaci náhrady retenčního a zásobního objemu horní nádrže VDNM. U podvarianty 1 by v důsledku odstranění rákosin byl vliv spíše negativní, u podvarianty 3 by vzniklý litorál představoval potenciál pro osídlení obojživelníky, a tedy vliv pozitivní. Pro minimalizaci vlivů na obojživelníky bylo navrženo několik opatření, a to např. vybudování náhradní lokality (náhradní mokřady mimo dálniční těleso) a záchranný transfer. Dalším způsobem prevence vlivu na obojživelníky je realizovat v úsecích s vyšším zastoupením dočasné zábrany proti vnikání obojživelníků na stavbu a důsledně s ohledem na bionomii řešit migrační objekty a vhodně upravit bermy a podmostí. Zpracovatel posudku upozornil na nutnost řešit zajištění migrační prostupnosti budoucího tělesa dálnice (včetně varianty A – násyp v úseku 5205) a prevence vnikání obojživelníků do prostoru výstavby (zamezení vstupů do dočasných i trvalejších louží ve stavebním pásu). V této souvislosti byly v závazném stanovisku uloženy relevantní podmínky.

V dotčeném území bylo dle dokumentace zjištěno několik zástupců plazů, kteří však využívají širší okolí hodnoceného záměru a přímo na místa záboru nejsou vázáni. Ačkoliv tedy dojde k záborům částí biotopů, které plazi využívají, dojde k jejich částečné náhradě vytvořením nových dálničních náspů. Dále bude zachována prostupnost území v místech okolí vodních toků pro druhy využívající vodní prostředí (analogicky k obojživelníkům). Dle zpracovatele posudku je zásadní zajistit prevenci vnikání zástupců plazů do pásu výstavby a pro zmírnění vlivů je nutno načasovat

období přípravy území mimo reprodukční období druhů této skupiny, což bylo, spolu s opatřením souvisejícím s výskytem druhů vázaných spíše na vysychavá stanoviště, reflektováno v podmínkách tohoto závazného stanoviska.

Z hlediska vlivu záměru na ptáky zpracovatel posudku konstatoval, že ptáci jsou skupinou obratlovců, která zahrnuje druhy s nejširším spektrem nároků na biotopy či reprodukční prostory, a proto je dle jeho názoru nutné pokládat vlivy na tuto skupinu za stěžejní. Zástupci ptáků využívají dotčené území jak k hnízdění, tak k lovu potravy, přičemž mnoho druhů bylo pozorováno při náhodných přeletech. V souvislosti s realizací záměru dojde ke kácení dřevin v území. Stromy a porosty křovin poskytují některým druhům hnízdní příležitosti a potravní nabídku, a tudíž musí kácení dřevin probíhat mimo hnízdní sezónu. Za zcela zásadní aspekt je nutno považovat přítomnost rozsáhlých vodních ploch v území, jejichž význam podtrhuje také vyhlášení ptačí oblasti a přírodní rezervace na střední nádrži VDNM. V současnosti při relativně silném provozu po silnici I/52 dochází k rušení ptáků a v období výstavby záměru lze očekávat nárůst rušení hlukem a světelným znečištěním. Z tohoto důvodu byla navržena řada opatření minimalizujících tyto vlivy (využívání mobilních protihlukových zábran podél ploch zařízení stavenišť, využití směrových svítidel na stavenišťích, absence osvětlení dálničního tělesa). Vlivy rušení pokládá zpracovatel posudku za objektivně identifikované. S ohledem na nové těleso dálnice, které bude v závislosti na výběru varianty přechodu VDNM posazeno výše než stávající silnice, je navržena realizace oboustranných ochranných bariér proti střetům s letícími ptáky výšky 4 m nad niveletou komunikace (v úseku cca 24,8 až 27,6). Zároveň budou tyto bariéry snižovat rušení živočichů světly projíždějících automobilů. Křížení s vodními plochami VDNM s sebou přináší také riziko nárazů letících ptáků do konstrukcí dálniční stavby, paradoxně tedy i do navržených zábran při snížené viditelnosti. Z tohoto pohledu se dle přílohy č. 4 jeví mírně výhodněji varianta A – násyp. Podmínka stanoviska určuje vhodné řešení protihlukových stěn ve vztahu k ochraně ptactva – protihlukové stěny neprůhledné nebo průhledné s prvky, které umožní ptákům na stěnu včas reagovat (polepy, pískované proužky atp.). Pro snížení vlivu na ptáky využívající prostory větrolamů a břehových porostů v trase záměru pak byla ve vytipovaných úsecích rovněž v dokumentaci navržena realizace ochranných bariér proti střetům. Zpracovatel posudku považoval provedené hodnocení vlivů na ptáky obecně za korektní, pouze upozornil na důležitost opatření zmírňujících riziko střetů, ke kterému je podle zpracovatele posudku nutno přistupovat na straně bezpečnosti. V dokumentaci navržená opatření proto byla dále zpracovatelem posudku a příslušným úřadem upravena, rozpracována a převzata do tohoto závazného stanoviska.

Dalším podstatným aspektem jsou zásahy do hnízdních biotopů, a to zejména pro druhy, které využívají pro hnízdění porosty dřevin. S tím souvisí nežádoucí vliv podvarianty 1 kompenzačních opatření za ztrátu zásobního a retenčního prostoru horní nádrže VDNM (vyvolaných realizací varianty A – násyp), s jehož vážností se zpracovatel posudku ztotožnil a jenž podporuje argumenty pro upuštění od této podvarianty kompenzace (synergicky se zásahy do biotopu obojživelníků). V případě uvažované podvarianty 1 by došlo k odstranění litorální zóny, vč. rákosin, která představuje vhodné podmínky pro hnízdění celé řady ptačích druhů, a z tohoto důvodu se tato podvarianta jeví jako nevhodná. Podvarianta 2 bude s ohledem na zástupce ptáků představovat minimální riziko, neboť bude realizována na volné vodní hladině. Ve podvariantě 3 kompenzačních

opatření na Dyji dojde k dočasnému záboru hnízdního i potravního biotopu. V závislosti na požadavcích na pravidelnou údržbu pak lze předpokládat postupnou obnovu a vytvoření litorální zóny s novým potenciálem. Z provedeného vyhodnocení vlivů na celkem 47 zvláště chráněných druhů ptáků byly identifikovány vlivy na 40 druhů, většinou jen s okrajovým dopadem na místní populace, větší rizikovost je odhadována pro více párů druhů hnízdících v křovinách a porostech dřevin, které budou pravděpodobně stavbou dotčeny. To je reflektováno v příslušných podmínkách tohoto závazného stanoviska týkajících se mj. kácení.

Z hlediska vlivu na savce, lze negativní ovlivnění populací drobných savců v podstatě vyloučit, jelikož jsou v území široce rozšířeni. Migrační prostupnost území podél vodních toků, resp. pomocí navržených ekoduktů a mostních objektů, zůstane pro drobné zástupce zachována. Záměr představuje ovlivnění migrační prostupnosti území pro větší savce a zejména pro živočichy využívající k migracím vodní plochy a břehy VDNM. Byly vyhodnoceny vlivy na 3 silně ohrožené druhy savců (vydra říční, bobr evropský a křeček polní) a na 1 druh ohrožených savců (bělozubka bělobřichá) s tím, že těžiště negativních vlivů spíše spočívá v riziku mortality, tedy zajištění migrace přes koridor D52 (a i stávající I/52) a zajištění zábran proti vniknutí na staveniště a těleso dálnice za provozu. V této souvislosti je lépe hodnocena ve variantním úseku 5205 varianta B – estakáda. Vyhodnocení vlivů na savce bylo dále zaměřeno na letouny, jelikož všechny druhy vyskytující se na území ČR jsou zvláště chráněnými druhy. Za účelem snížení rizika střetů zástupců letounů se záměrem byla v dokumentaci navržena realizace ochranných bariér proti těmto střetům na všech vytipovaných kritických dílčích úsecích záměru, která byla dále zpracovatelem posudku a příslušným úřadem upravena, rozpracována a převzata do tohoto závazného stanoviska. Zpracovatel posudku poukázal na nutnost aktualizovat chiropterologický průzkum dřevin se staršími (doupnými) stromy s potenciálním výskytem obývaných dutin a také doplnil příslušné základní zásady postupu při kácení stromů netopýry aktivně obývanými. Dále bylo nutno upřesnit ochranná opatření i pro stromy, ve kterých byl nebo bude výskyt netopýrů prokázán. Předmětná opatření byla zahrnuta do podmínek stanoviska.

Vlivy na migrační prostupnost

Vzhledem k umístění nového tělesa dálnice dojde k významnému omezení migrační prostupnosti a k fragmentaci území liniovou dopravní stavbou. Omezení migrační prostupnosti území je částečně sníženo souběhem se stávající silnicí I/52, která v současné době představuje v celém posuzovaném koridoru poměrně výraznou překážku, přestože dle zpracovatele posudku v územně analytických podkladech (ÚAP) a dle grafické databáze biotopů výskytu vybraných zvláště chráněných druhů velkých savců na webu AOPK ČR není nijak dokumentována žádná migrační bariéra charakteru typu BVS 3, s výjimkou prostoru Bavory u Anenského vrchu. V úsecích vedených volnou krajinou je součástí záměru posuzovaného dokumentací vybudování dvou ekoduktů (právě v lokalitě Bavory u Anenského vrchu), a také došlo ke zvětšení parametrů vybraných mostních objektů.

Variantní řešení úseku 5205 přes VDNM v případě realizace varianty B – estakáda představuje mnohonásobně nižší dopady na migrační prostupnost oproti variantě A – násyp. V rámci vyhodnocení variant A a B z hlediska migrace v dokumentaci je pro variantu A stanovena hodnota

4 jako vliv silný, tedy jako hraniční hodnota z hlediska akceptovatelnosti využití těchto migračních objektů semiakvatickými druhy živočichů ze střední do horní nádrže VDNM a naopak. Dle migrační studie (příloha č. 15 dokumentace), vycházející mj. i z databáze AOPK ČR z hlediska kolizních míst, představuje úsek stávající silnice I/52, který vede přes VDNM, kritické místo pro vydru říční. Dále jsou vymezena dvě riziková místa – první na stávající silnici I/52 v místě, kde kříží Mlýnský náhon mezi rybníky Čahoun a Novoveský u Nové Vsi, druhé rizikové místo představuje křížení I/52 a Pernského odpadu. Rovněž z naturového hodnocení (příloha č. 3 dokumentace) jednoznačně vyplývá, že dokumentací navrhované parametry migračních objektů pro variantu A – násyp přechodu horní nádrže VDNM představují minimální ještě akceptovatelnou velikost z hlediska jejich průchodnosti. V případě realizace varianty A – násyp je proto na základě oponentního posouzení naturového hodnocení (příloha č. 3 posudku) zpracovatelem posudku požadováno doplnit propustky a upravit jejich stávající parametry navrhované dokumentací pro variantu A specifickými podmínkami tak, aby došlo k posílení jejich migračního potenciálu.

Vedení několika liniových staveb v souběhu (zejména v případě mostních objektů přes Pernský odpad, Bavorský potok a Bavorský odpad v úseku 5206), kdy je souběžně s nově navrženým dálničním tělesem vedena silnice II/420, resp. polní cesty či cyklostezky, může nadále zhoršovat migraci v území. Několik mostních objektů v těsné návaznosti za sebou snižuje migrační potenciál migračních tras.

V souvislosti s realizací opatření náhrady zásobního a retenčního objemu VDNM v případě realizace varianty A – násyp lze ve všech 3 navržených podvariantách ovlivnění migrace v území vyloučit. Za účelem ochrany několika letových koridorů netopýrů v území byla navržena instalace ochranných bariér ve vybraných úsecích dálničního tělesa, resp. další opatření. Letouni mohou využívat také navržených ekoduktů, jejichž povrch a navazující území bude osázeno vybranými dřevinami.

Zpracovatel posudku nemá dalších připomínek za předpokladu plnění relevantních podmínek stanoviska.

Vlivy na VKP

Dle přílohy č. 4 dokumentace (H67) zasahuje záměr do VKP, jejichž součástí jsou lesy, větrolamy, případně porosty stromů u vodních toků.

Posuzovaný záměr je veden v km cca 16,7 až 18,3 po východním okraji obory Proklatá, jež je VKP ze zákona – les. Další lesní celek, jehož jihozápadním okrajem v úseku km cca 23,8 až 24,9 prochází, je lesní komplex v oblasti Mušovského luhu. S ohledem na stávající vedení silnice I/52, umístění tělesa D52 na okraj rozsáhlých lesních celků a navržený mostní objekt v Mušovském luhu zůstanou ekologicko-stabilizační funkce obou lesů zachovány.

Jako lesní pozemky jsou označeny také větrolamy či porosty dřevin doprovázející vodní toky, které navržené těleso D52 na 9 místech kříží (v km 28,25; 29,7; 30,9; 32,4; 34,1; 34,5; 35,5; 36,35 a 38,3). V místech, kde navržené těleso dálnice kříží větrolamy a břehové porosty vodních toků, dojde k záborům částí lesních pozemků, resp. těleso dálnice bude tvořit výraznější překážku než současná I/52. Ekologicko-stabilizační funkce těchto liniových prvků bude částečně narušena.

Dle zpracovatele posudku bude realizace záměru zasahovat do lesních porostů včetně takových, které spíše zajišťují funkci krajinotvorně významných mimolesních porostů (větrolamy v úseku 5206). Záměrem tak budou generovány místně nepříznivé vlivy (např. zásah do okraje lesa Proklatá, průchod varianty B – estakáda okrajem mušovského luhu), ve větrolamech dojde i ke vzniku dělicího efektu, a tím i k narušení ekologicko-stabilizační funkce VKP. Celkem je předpokládáno 11 takových interakcí. I z tohoto důvodu jsou stanoveny podmínky ke snížení tohoto vlivu, včetně podpory obou ekoduktů nebo podpory naváděcích prvků do migračních objektů.

Další interakce představuje křížení vodních toků a přechod nátokové části rybníka Čahoun. Většinově nejsou vyvinuty klasické údolní nivy a často se jedná o toky, které nejsou pravidelně protékány po celou část roku. Vodní toky budou překonány mostními objekty. Efekt bariéry se bude zvyšovat v případě souběžného vedení několika liniových staveb (přeložka silnice, polní cesty). Dle přílohy č. 4 dokumentace tak, vzhledem tomu, že celková délka toku ovlivněného stavbou dosahuje až vyšších desítek metrů, dojde v dotčených místech oproti stávajícímu stavu ke zhoršení. Vykáceny budou břehové porosty ve střetu se záměrem. Ekologicko-stabilizační funkce VKP vodní tok tak bude částečně narušena.

V případě překlenutí rybníku Čahoun je naplánována obnova rybníka, která řeší rozšíření mělkovodní zátopy do prostoru rušeného tělesa silnice I/52 a přilehlých pozemků. Dočasně tak dojde k narušení ekologicko-stabilizačních funkcí během výstavby, v konečném důsledku však lze očekávat jejich zlepšení.

Dále dle přílohy č. 4 dokumentace zasahuje záměr do vodní nádrže Nové Mlýny v km cca 24,8 až 27,2 (konkrétně horní nádrž VDNM) a do nivy Dyje ohraničené protipovodňovými hrázemi s lučními porosty na bermách a zčásti doprovázené břehovými porosty.

S ohledem na vodní plochy v území dojde v případě realizace varianty A – násyp k rozsáhlým záborům objemu horní nádrže VDNM. Krom vytvoření výrazné migrační překážky dojde také k dalším požadavkům na náhradu retenčního a zásobního prostoru VDNM. To vyvolá další zásahy do litorálních porostů jedné ze zátok (podvarianta 1 – nedoporučena), do těžby v prostoru horní nádrže proti proudu od mostu z Brodu do Pasohlávek (podvarianta 2 – bez významnějších dopadů), resp. k odtěžení pravobřežní bermy Dyje v prostoru mezi Drnholeckým silničním a Jevišovským železničním mostem (podvarianta 3 – s výskytem řady ZCHD), které představuje částečné omezení, resp. změnu ekologicko-stabilizační funkce vodního toku Dyje a jeho údolní nivy uzavřené mezi hrázemi).

Dle zpracovatele posudku budou navrhované dílčí úpravy (přeložky toků) představovat zesílení možného omezení ekologicko-stabilizační funkce (bez ohledu na rozsah upravenosti vodních toků). V případě realizace podvarianty 3 kompenzačních opatření za ztrátu retenčního a zásobního objemu horní nádrže VDNM by významný vliv představoval zásah do upravené nivy v mezihrází toku Dyje mezi Jevišovkou a Drnholcem, kdy by v pravobřežní části došlo ke komplexnímu zásahu. Z tohoto důvodu je dle zpracovatele posudku nezbytné podrobně rozpracovat a následně uplatnit dokumentací nastíněná opatření ke zmírnění předpokládaných vlivů v tomto území, což je promítnuto do relevantních podmínek tohoto stanoviska. Posuzovaný záměr není ve střetu s žádným registrovaným VKP. Je tedy možné shrnout, že dle celkového zhodnocení variant A a B

v dokumentaci je vliv na významné krajinné prvky hodnocen u varianty A jako středně silný, vliv varianty B jako slabý. Zpracovatel posudku uzavírá, že uložené podmínky směřující k optimalizaci funkcí dotčených VKP vodních toků se částečně překrývají s podmínkami týkajícími se migrace, do stanoviska jsou však promítnuty i další relevantní podmínky.

Vlivy na ÚSES

Dle migrační studie se v oblasti záměru vyskytují prvky nadregionálního, regionálního a lokálního územního systému ekologické stability (ÚSES), jejich ovlivnění je následující.

Za nejzávažnější lze považovat realizaci nové migrační bariéry vložené do nadregionálního biokoridoru K161 na území VDNM. V příloze č. 4 dokumentace je ve variantě A – násyp i přes návrh propustků konstatováno silné narušení ekologicko-stabilizační funkce NRBK. Nižší ovlivnění, s výrazně nižším vlivem na migraci, představuje realizace varianty B – estakáda. Toto vyhodnocení je platné také pro RBC 44, které zahrnuje střední nádrž VDNM. Pro zmírnění vlivů byly také upraveny parametry mostního objektu v km 27,8, který byl navržen dostatečně kapacitně i pro průchod velkých savců. Pro zmírnění vlivů na migraci v prostoru hráze byly stanoveny podmínky ukládající (mj. v rámci detailní migrační studie) rozpracovat a upřesnit řešení jednotlivých migračních objektů zejména za účelem jejich zkapacitnění (včetně případných naváděcích prvků), výsledná řešení zapracovat do projektové dokumentace (v některých případech byla stanovena povinnost realizace těchto migračních prvků ještě před zahájením samotné stavby) a v rámci biologického dozoru ověřovat jejich efektivitu.

Fragmenty měkkých luhů a pobřežních křovin jsou v současnosti odděleny pásem šířky cca 20 až 30 m (stávající hráz se silnicí a cyklostezka). Ke zvětšení proluky mezi pobřežními porosty dojde v obou variantách. Toto přerušení je obdobné jako v případě průchodu nadregionálních biokoridorů vedených podél řek přes velká města.

Na stabilitu vodního prostředí, které představují uměle vytvořené, obrovské nádrže nebude mít realizace výraznější vliv. NRBK K 161 bude nicméně ovlivněn také v souvislosti s realizací náhrady retenčního a zásobního prostoru VD NM, a to ve všech navržených variantách, s nejmenším vlivem v případě podvarianty 2. V případě podvarianty 1 bude vliv zcela zásadní, neboť by došlo ke kompletnímu odstranění litorálního pásma vč. vyvinutých ploch rákosin, které jsou zásadní jak pro migraci podél pobřeží, tak poskytují stálý biotop celé řadě druhů. V případě podvarianty 1 náhrady retenčního a zásobního objemu by došlo k významnému omezení ekologicko-stabilizačních funkcí NRBK.

Pro minimalizaci ovlivnění NRBK K JM04T severozápadně od Mikulova byla navržena realizace ekoduktu. V tomto území tak dojde ke zlepšení situace, ekodukt překlene jak dálnici D52, tak budoucí přeložku silnice Bavory – Mikulov, která je plánována v tomto místě zhruba ve stopě současné I/52. Pro lepší návaznost je vhodné na pozemku parc. č. 1879 navazujícím na ekodukt směrem k Anenskému vrchu vysadit naváděcí zeleň. S ohledem na předměty ochrany PP Anenský vrch je v příloze č. 4 dokumentace navržena konkrétní výsadba dřevin, což je převzato do podmínky tohoto stanoviska.

Částečně bude posuzovaný záměr zasahovat na několika místech do okraje regionálního biocentra RBC 342. K záborům dojde v případě rybníku Čahoun, jehož západní okraj nová dálnice překříží, a v případě okraje Mušovského luhu. V příloze č. 4 je konstatováno, že v těchto případech je záměr situován na okraji RBC a nebude docházet k výraznějším fragmentacím. V obou případech bude vliv minimalizován realizací mostních objektů dostatečných parametrů. Ekologicko-stabilizační funkce RBC 342 zůstanou i nadále zachovány s ohledem na rozsah RBC a umístění záměru podél jeho okraje.

V případě podvarianty 3 náhrady retenčního a zásobního objemu VD NM dojde k zásahu do RBC 32, v tomto případě do části berem Dyje. Navržený zásah, který zahrnuje zčásti snížení bermy, vytvoření boční kynety a zachování několika ostrůvků, neovlivní negativně ekologicko-stabilizační funkce RBC, spíše je pozmění.

K ovlivnění lokálních prvků ÚSES dojde v případě Mlýnského náhonu u Rybníka Čahoun, zde je ovšem navržen most dostatečných parametrů. K výraznějšímu přerušení dojde také v případě větrolamu na jižním okraji správního území Horních Věstonic. Zde bude návaznost LBK P3 přerušena v celkové délce cca 100 m.

Lokální biokoridor LBK 8, který je veden podél Pernského odpadu bude kompletně pozměněn. Koryto Pernského odpadu bude v délce cca 450 m přeloženo. Nově bude koryto vybudováno souběžně se stávajícím větrolamem, podél jeho severního okraje. Parametry mostních objektů byly navrženy tak, aby byla umožněna migrační prostupnost pro živočichy velikosti srnce. Východně pak přiléhá navržený LBC 5 na zemědělské ploše.

LBK 6 vedený podél Bavorského potoka budou křížit tři mostní objekty – most na D52, most na II/420 a most na polní cestě. Celkově tak dojde ke zhoršení ekologicko-stabilizačních funkcí tohoto LBK oproti současnému stavu. V současném stavu prochází podmostím úsek vodoteče v délce cca 30 m. Nově se bude jednat o celkovou délku cca 75 m, byť mezi jednotlivými mostními objekty budou tzv. zrcadla.

S ohledem na realizaci nového dálničního tělesa, kdy v několika případech dojde ke znásobení vlivu realizací souběžných staveb silnic, polních cest a cyklostezky, konstatuje příloha č. 4 dokumentace, že ekologicko-stabilizační funkce výše uvedených lokálních biokoridorů LBK P3, LBK 8 a LBK 6 budou silně ovlivněny.

Navržený LBK na jižní hranici území působnosti Bavor vedený podél větrolamu a s navazujícím nefunkčním LBC 2 Pod státní silnicí vymezeném na poli bude přerušen. Náhradou za tento lokální ÚSES budou ve vzdálenosti cca 350 m severně realizované ekodukty v trase NRBK.

V trase lokálního biokoridoru LBK 13 propojující vrch Šibeničník a LBC 16 u Mikulova zůstanou ekologicko-stabilizační funkce LBK zachovány, neboť je zde navržena realizace ekoduktu.

LBC 4 Soutok Dyje a Jevišovky, který je vložen do NRBK vedeného podél Dyje bude částečně pozměněn v případě realizace podvarianty 3 náhrady retenčního a zásobního objemu VDNM. Jeho ekologicko-stabilizační funkce by však měly zůstat ponechány.

Ke zlepšení ekologicko-stabilizačních funkcí dojde v případě navrženého a v současnosti nefunkčního biocentra LBC 4 Pod Hony, které je situováno na pozemku parc. č. 1876 v k. ú. Perná. V současnosti se zde rozkládá intenzivně obhospodařované pole. V rámci zmírňujících opatření zde bylo navrženo vytvoření několika sníženin, do nichž bude zaústěno narušené meliorační potrubí, což bylo promítnuto do relevantní podmínky tohoto stanoviska. Toto území představuje určitý potenciál pro případný rozvoj celé řady druhů.

Příloha č. 4 dokumentace závěrem konstatuje, že dálnice D52 ovlivňuje celou řadu prvků ÚSES na všech úrovních významu, jejichž ekologicko-stabilizační funkce budou realizací stavby pozměněny (převážně oslabeny). V rámci přílohy č. 4 i samotné dokumentace byla dále navržena zmírňující opatření, která ovlivnění prvků ÚSES minimalizují.

Dle zpracovatele posudku vyvolává koridor hlavní trasy (včetně obou variant úseku 5205, jejichž trasa je víceméně souběžná) interakci se skladebnými prvky ÚSES v celkem 14 případech hlavní trasy a ve dvou případech kompenzačního opatření v podvariantě 3 za ztrátu retenčního a zásobního objemu horní nádrže VDNM. Většinou jde o křížení vymezení biokoridorů a průchod okrajem biocenter nebo kontakt s nimi s tím, že žádné biocentrum není přímo fragmentováno. Z těchto důvodů lze ovlivnění prvků ÚSES pokládat za málo významné s tím, že vlivy splývají s vlivy na VKP křížených toků a rybníka Čahoun.

Zpracovatel posudku převzal a rozpracoval opatření navrhovaná dokumentací, která byla synergicky i ve vztahu k požadovanému zajištění migrační prostupnosti tělesa dálnice promítnuta do podmínek tohoto stanoviska. Cílem těchto podmínek je jak podpora migrační prostupnosti území (např. zkapacitnění migračních objektů), tak i zlepšení ekologicko-stabilizační funkce dotčených prvků ÚSES (např. nové ekodukty či biocentrum, náhradní mokřad). Za předpokladu jejich plnění zpracovatel posudku označil záměr z hlediska vlivů na ÚSES za akceptovatelný.

Vlivy na lokality soustavy Natura 2000

K možnosti ovlivnění evropsky významných lokalit (EVL) a ptačích oblastí (PO) (tzv. lokalit soustavy Natura 2000) záměrem samostatně nebo ve spojení s dalšími byla v souladu s požadavky § 45i odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů, vydána stanoviska příslušných orgánů ochrany přírody. Krajský úřad Jihomoravského kraje (KÚ JMK) ve svém stanovisku ze dne 7. 7. 2021 z hlediska potenciálního vlivu záměru na lokality soustavy Natura 2000 spadajících do jeho kompetence nevyločil možný významný vliv záměru na ptačí oblast Střední nádrž vodního díla Nové Mlýny. V souvislosti s EVL Mušovský luh, která by mohla být záměrem potenciálně dotčena a je také v kompetenci KÚ JMK, příslušný orgán ochrany přírody ve výše uvedeném stanovisku konstatoval, že v rámci dalšího posuzování bude nutné ověřit dopad záměru rovněž na tuto EVL, aniž by však přímo uvedl, zda významný vliv záměru považuje za vyloučený, či nikoliv. Z hlediska příslušného úřadu tedy z formálního hlediska KÚ JMK významný vliv na EVL Mušovský luh nevyločil. Agentura ochrany přírody a krajiny ČR (AOPK ČR), regionální pracoviště jižní Morava, oddělení Správa CHKO Pálava ve stanovisku ze dne 27. 7. 2021 rovněž konstatovala, že nelze vyloučit, že uvedený záměr může mít významný vliv na příznivý stav předmětu ochrany nebo celistvost evropsky významné lokality nebo ptačí oblasti v její kompetenci (EVL Slanisko u Nesytu, EVL Lednické rybníky a PO Lednické rybníky). V případě PO Pálava

stanovisko významně negativní vliv záměru vyloučilo. Dále krajský úřad Jihomoravského kraje ve svém stanovisku ze dne 27. 9. 2023 (č. j. JMK 136442/2023) vyloučil významný vliv realizace tzv. kompenzačních opatření za ztrátu objemu vodního díla Nové Mlýny (EVL Drnholecký luh, EVL Pokran a PO Střední nádrž vodního díla Nové Mlýny).

Povinnou součástí dokumentace EIA proto bylo i „Posouzení vlivu záměru na lokality soustavy Natura 2000 dle § 45i zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů, záměru „D52 Pohořelice – st. hranice ČR/Rakousko + SSUD Pohořelice“ (Fialová, 01/2024; dále také jen „naturové hodnocení“). V úvodu provedeného naturového hodnocení byla provedena rekapitulace posuzovaného záměru z hlediska potenciálu dotčení lokalit soustavy Natura 2000. Naturové hodnocení konstatovalo, že navržená trasa dálnice vede v souběhu, případně v nové trase se stávající silnicí I/52. Severně od VD Nové Mlýny míjí JZ okraj EVL Mušovský luh (CZ0624103). Přes VD Nové Mlýny je trasa vedena v souběhu se stávající hrází, která tvoří hranici PO Střední nádrž vodního díla Nové Mlýny (CZ0621030). Jižně od VD Nové Mlýny tvoří západní hranici PO Pálava (CZ0621029), jejíž výběžek JZ od Mikulova kříží. Ve vzdálenosti cca 4,5 km JV od konce záměru se rozkládají EVL Slanisko u Nesytu (CZ0624102), EVL Lednické rybníky (CZ0620009) a PO Lednické rybníky (CZ0621028). Tyto lokality se nachází v povodí vodního toku Včelínek, do něhož je plánováno dálniční odvodnění. Součástí záměru se stal také návrh kompenzačních opatření VD NM (vodního díla Nové Mlýny) – těžba a management sedimentu. Tato dílčí část byla navržena ve třech variantách, z nichž varianta 3 se nachází v těsné blízkosti EVL Drnholecký luh (CZ0623799) a EVL Pokran (CZ0623022). Do Dyje také vtéká Jevišovka, jež je v úseku od Kyjovic po soutok s Dyjí vyhlášena jako EVL Jevišovka (CZ0623041).

Z hlediska možných vlivů záměru naturové hodnocení nejprve identifikovalo potenciální vlivy během realizace stavby a následně vlivy během provozu záměru. Naturové hodnocení v tomto směru konstatovalo, že s obdobím výstavby budou spojeny zejména trvalé a dočasné záborů pozemků. Ty však na území lokalit soustavy Natura 2000 budou zcela minimální. Většina záborů mimo území lokalit soustavy Natura 2000 je situována do ploch intenzivně obhospodařovaných polí. Záborů se mohou týkat potravních a hnízdních biotopů vybraných druhů. V okolí záborů lze předpokládat zhoršení kvality vegetace a zvýšení ruderalizace či zavlékání expanzních a invazních druhů v souvislosti s pohybem stavební mechanizace. V souvislosti se stavbou dojde také k odstranění vegetace doprovázející stávající silnici I/52 a porostů, které stavba kříží. V období výstavby bude docházet k rušení organismů využívajících navazující území. V případě stavební činnosti zejména v okolí vodních toků a na území vodních ploch existuje riziko znečištění vodního prostředí za havarijních stavů. Těmto situacím je nutné předcházet. Během provozu pak bude těleso dálnice představovat migrační bariéru, dojde k další fragmentaci území a omezení migrační prostupnosti, v úseku vedoucím přes vodní dílo Nové Mlýny v závislosti na zvolené variantě. V období provozu dojde k částečnému zvýšení rušení (hluk, světelné znečištění) a rizika střetů živočichů s dopravou, případně s vlastní stavbou přechodu VD Nové Mlýny. Podél nového dálničního tělesa lze očekávat šíření invazních a expanzních druhů. V souvislosti s odvodněním dálničního tělesa dojde ke zvýšení koncentrací vybraných látek v tocích. V této souvislosti existuje riziko změny chemismu vodního prostředí. To může být spojeno se zimní údržbou dálnice (posypové soli), haváriemi a úniky provozních látek (ropné látky).

Naturové hodnocení dále v návaznosti na identifikované potenciální vlivy záměru vyhodnotilo možný vliv záměru na všechny předměty ochrany těchto lokalit soustavy Natura 2000 (včetně těch vzdálenějších), které by mohl posuzovaný záměr teoreticky ovlivnit: EVL Mušovský luh, PO Střední nádrž vodního díla Nové Mlýny, PO Pálava, EVL Slanisko u Nesytu, EVL Lednické rybníky, PO Lednické rybníky, EVL Drnholecký luh, EVL Pokran, EVL Jevišovka a EVL Děvín. Dle charakteru záměru byly vlivy rozděleny na dvě části, a to na fázi realizace, jež zahrnuje výstavbu, a na fázi provozu. Pro úsek trasy křížící vodní dílo Nové Mlýny bylo pak hodnocení provedeno pro obě varianty (násyp a estakáda). Naturové hodnocení celkově konstatovalo, že záměr nebude mít významný negativní vliv na předměty ochrany a celistvost těchto lokalit. Během zpracování naturového hodnocení byla rovněž stanovena zmírňující opatření.

Vyhodnocení vlivu na potenciálně dotčené předměty ochrany výše uvedených EVL a PO je následující:

EVL Mušovský luh

- *3150 Přirozené eutrofní vodní nádrže s vegetací typu Magnopotamion nebo Hydrocharition*

Stanoviště 3150 se nerozkládá v územním střetu s plánovaným záměrem. Do bezejmenných vodních toků, které vodní plochy napájí, je plánováno svedení odvodnění z dálničního tělesa. Toto ovlivnění však bude spíše zanedbatelné. Pro odvod srážkových vod bylo v koncovém úseku 5204 zvoleno řešení letního režimu s odvodem do bezejmenné vodoteče a zimního režimu s výtlačkem do Mlýnského náhonu. Také na začátku úseku 5205 je navržen odvod srážkových vod do bezejmenné vodoteče v Mušovském luhu v letním období a přepojením na čerpací stanici s výtlačkem do Horní nádrže VD NM v zimním období. Vliv záměru byl proto v obou variantách vyhodnocen jako žádný (0) ve fázi realizace a žádný až mírně negativní (0 až -1) ve fázi provozu.

- *91E0* Smíšené jasanovo-olšové lužní lesy temperátní a boreální Evropy (Alno-Padion, Alnion incanae, Salicion albae)*

Mozaika porostů stanoviště 91E0* se rozkládá při JZ okraji EVL, pod náspem stávající silnice a za stávající asfaltovou cestou. K přímým záborům stanoviště 91F0* nedojde (upřesněno níže v textu oponentního naturového posouzení). Po ukončení výstavby může drobné riziko představovat vyšší pronikání nežádoucích druhů podél asfaltových cest. Riziko změny chemismu bude minimalizováno navrženým nakládáním se srážkovými vodami. Vliv záměru byl proto v obou variantách vyhodnocen jako žádný (0) ve fázi realizace a žádný až mírně negativní (0 až -1) ve fázi provozu.

- *Lesák rumělkový (Cucujus cinnaberinus)*

Lesák rumělkový je vázán na vzrostlé dřeviny (často bývá nacházen ve vazbě na vrby a topoly). Ke kácení těchto dřevin během realizace stavby nedojde. Vhodné dřeviny se vyskytují roztroušeně po celé ploše EVL Mušovský luh. V okolí EVL v navazujících úsecích dálnice se vyskytují topolové větrolamy a výsadby vrb, které hostí populaci komunikující a provázanou s populací na území EVL. V souvislosti s kácením dojde k mírnému ovlivnění, které však nebude nijak zásadní. Vliv záměru byl proto v obou variantách vyhodnocen jako mírně negativní (-1)

ve fázi realizace a žádný (0) ve fázi provozu. Lesák rumělkový je předmětem ochrany rovněž v EVL Drnholecký luh, kde však nebudou žádné dřeviny káceny, a tudíž nebude generován žádný vliv na tento předmět ochrany.

- *Roháč obecný (Lucanus cervus)*

Roháč obecný je vázán na vzrostlé dřeviny. Jeho nálezy jsou udávány také z těsné blízkosti stávající silnice I/52, zcela jistě nelze vyloučit jeho vazbu na osluněné vzrostlé dřeviny mimo území EVL Mušovský luh. Do těžiště jeho rozšíření na území EVL však zasahováno nebude. Vliv záměru byl proto v obou variantách vyhodnocen jako mírně negativní (-1) ve fázi realizace a žádný (0) ve fázi provozu.

- *Vydra říční (Lutra lutra)*

Během období stavební činnosti v území, které vydra využívá, bude docházet k dočasnému rušení. Stavební činnost však bude realizována v denní době, a nebude tak docházet k rušení během soumraku v a nočních hodinách. V období provozu bude nové dálniční těleso představovat novou překážku pro migrace vyder. V případě varianty dálnice vedené v násypu je toto riziko poměrně vysoké. Dojde k významnému snížení migrační prostupnosti území a pravděpodobně také k částečnému snížení využívání průchodů vybudovaných v současném tělese silnice. Zvyšuje se riziko opětovného překonávání dálnice přímo. Z tohoto důvodu je v návaznosti na stávající tři realizované průchody uloženo vybudování navazujících průchodů o větších rozměrech. Mezi jednotlivými objekty, které od sebe budou vzdáleny, je nutné realizovat naváděcí pásy. Dále je nutné ve variantě násypu zabránit vstupu živočichů na těleso dálnice. Doplněny byly v severní části násypu přes VD NM doplněny další dva mostní objekty, které budou sloužit pro průchod živočichů. V případě varianty násyp musí být zachovány parametry navržených mostních objektů, které představují minimální možnou velikost. V případě varianty estakády bude migrační prostupnost území zachována. Ke snížení rizika srážek pak přispěje také snížení intenzity dopravy na stávající silnici I/52, která bude z větší části převedena na nové dálniční těleso. Vliv záměru byl proto vyhodnocen jako mírně negativní (-1) ve fázi realizace i provozu záměru ve variantě A – násyp a jako mírně negativní (-1) ve fázi realizace a žádný (0) ve fázi provozu ve variantě B – estakáda.

EVL Drnholecký luh

- *91F0 Smíšené lužní lesy s dubem letním (Quercus robur), jilmem vazem (Ulmus laevis), j. habrolistým (U. minor), jasanem ztepilým (Fraxinus excelsior) nebo j. úzkolistým (F. angustifolia) podél velkých řek atlantské a střeoevropské provincie (Ulmion minoris)*

Porosty tvrdých luhů jsou závislé na hladině podzemní vody. V rámci zpracovaného hydrogeologického vyjádření je uvedeno, že v souvislosti s realizací náhrady retenčního a zásobního prostoru VD NM v podvariantě 3 nedojde k ovlivnění podzemní vody na území EVL Drnholecký luh. Vliv záměru byl proto v obou variantách vyhodnocen jako žádný (0) v obou hodnocených fázích záměru.

EVL Slanisko u Nesytu

- *Vrkoč útlý (Vertigo angustior)*

Oproti původnímu návrhu došlo ke změně nakládání se srážkovými vodami v povodí vodního toku Včelínek (letní a zimní režim). Retenční nádrže pro letní režim byly navrženy jako retenční s regulovaným odtokem. Pro zachytávání vod ze zimní údržby byly navrženy zimní retenčně vypařovací nádrže těsněné, aby nedocházelo k vypouštění solemi znečištěných vod do vod povrchových. Velikost zimních nádrží byla navržena tak, aby jejich plocha stačila k retenci celé zimní srážky a k postupnému výparu celé zimní srážky. Vzhledem k potvrzení lokality s výskytem vrkoče útlého, která není ovlivňována přímým průtokem ve vodním toku Včelínek, lze riziko ovlivnění vyloučit. Vliv záměru byl proto v obou variantách vyhodnocen jako žádný (0) v obou hodnocených fázích záměru.

- *1340* Vnitrozemské slané louky*

Během běžných průtoků nedochází ke komunikaci vodního toku Včelínek s plochami s výskytem stanoviště 1340*. Zimní údržba dálnic a silnic obecně je spojena se zimním obdobím, kdy jsou průtoky nižší. Vliv zimní údržby dálnice na stanoviště 1340* i s ohledem na navržené řešení nakládání se srážkovými vodami v zimním období lze tedy vyloučit. Vliv záměru byl proto v obou variantách vyhodnocen jako žádný (0) v obou hodnocených fázích záměru.

EVL a PO Lednické rybníky

- *3130 Oligotrofní až mezotrofní stojaté vody nížinného až subalpínského stupně kontinentální a alpínské oblasti a horských poloh a jiných oblastí, s vegetací tříd Littorelletea uniflorae nebo Isoëto-Nanojuncetea*

V tomto případě se jedná o vegetaci vázanou na obnažená dna rybníků a ovlivnění semenné banky rostlin v bahně rybníku. V období výstavby nedojde k ovlivnění. V období provozu bylo riziko ovlivnění minimalizováno navrženým nakládáním se srážkovými vodami (letní a zimní režim). Vliv záměru byl proto v obou variantách vyhodnocen jako žádný (0) v obou hodnocených fázích záměru.

- *Husa velká (Anser anser), Kvakoš noční (Nycticorax nycticorax), Lžičák pestrý (Anas clypeata), Zrzohlávka rudozobá (Netta rufina)*

V souvislosti s úpravou nakládání se srážkovými vodami v zimním období lze vyloučit předpokládané ovlivnění chemismu vodního prostředí a následně i ovlivnění potravního řetězce. Vliv záměru byl proto v obou variantách vyhodnocen jako žádný (0) v obou hodnocených fázích záměru.

PO Střední nádrž vodního díla Nové Mlýny

- *Husa běločelá (Anser albifrons), Husa velká (Anser anser), Husa polní (Anser fabalis), Orel mořský (Haliaeetus albicilla), Rybák obecný (Sterna hirundo), Vodní ptáci v počtu vyšším než 20 000 jedinců*

Uvedené druhy mohou být částečně rušeny během stavebních činností. Přepokládat lze jejich přesun do klidnějších částí území. Na druhou stranu je třeba konstatovat, že jisté míře rušení jsou v rámci současného provozu již vystaveny. Zároveň dojde k záborům potravních biotopů v souvislosti s umístěním rozsáhlých ploch zařízení stavenišť. V průběhu provozu se jako mírně výhodnější jeví varianta vedení dálnice po náspu, s nižší niveletou oproti variantě vedení po estakádě. Ke snížení ovlivnění střetů s projíždějícími vozidly je nutné realizovat oboustranné bariéry o výšce minimálně 4 m nad niveletou silnice. Tyto bariéry budou zároveň snižovat případné rušení oslňováním. Vliv záměru byl proto vyhodnocen jako mírně negativní (-1) v obou hodnocených fázích záměru i v obou variantách (násyp i estakáda).

PO Pálava

- Čáp bílý (*Ciconia ciconia*), Pěnice vlašská (*Sylvia nisoria*), Ťuhýk obecný (*Lanius collurio*), Strakapoud jižní (*Dendrocopos syriacus*)

Během stavební činnosti dojde k záborům hnízdního a potravního biotopu, dále bude docházet k rušení v období hnízdění. Vzhledem k tomu, že navržená trasa dálnice vede po okraji PO Pálava a uvedené druhy mají těžiště svého rozšíření mimo toto území, lze ovlivnění považovat za nevýznamné. Vliv záměru byl proto v obou variantách vyhodnocen jako mírně negativní (-1) ve fázi realizace a žádný (0) ve fázi provozu záměru.

EVL Jevišovka

- Sekavec (*Cobitis sp.*)

Sekavci nebyli při ichtyologickém průzkumu v Dyji zjištěni. EVL Jevišovka se nachází proti proudu od navržených úprav toku Dyje. Koryto Jevišovky nebude s ohledem na realizaci kompenzace retenčního a zásobního prostoru VD NM dotčeno. Vliv záměru byl proto v obou variantách vyhodnocen jako žádný (0) v obou hodnocených fázích záměru.

EVL Pokran

- Piskoř pruhovaný (*Misgurnus fossilis*)

Piskoři nebyli ve vazbě na tok Dyje a prostor mezi protipovodňovými hrázemi zjištěni. Dle hydrogeologického posouzení nedojde ani v podvariantě 3 kompenzace retenčního a zásobního prostoru VD NM k ovlivnění hydrogeologických poměrů v EVL Pokran. Vliv záměru byl proto v obou variantách vyhodnocen jako žádný (0) v obou hodnocených fázích záměru.

EVL Děvín

- Netopýr černý (*Barbastella barbastellus*), Netopýr velkouchý (*Myotis bechsteinii*)

Populace obou druhů jsou na území EVL stabilní. S ohledem na rizika srážek letounů s dopravou byla v letových koridorech křížících stávající silnici a nové dálniční těleso navržena realizace ochranných bariér proti střetům s ptáky a letouny. Oba uvedené druhy létají nízko nad zemí, vyhýbají se volnému prostoru. Kadavery těchto druhů nebyly na stávající silnici zjištěny. Riziko střetů je tedy minimální. Vliv záměru byl proto v obou variantách vyhodnocen jako žádný (0) v obou hodnocených fázích záměru.

Naturové hodnocení se dále zbývalo vlivem posuzovaného záměru na celistvost potenciálně dotčených lokalit soustavy Natura 2000, přičemž konstatovalo, že tento vliv je minimalizován polohou dálnice D52 v souběhu se stávající silnicí I/52. Ani v jednom případě nedojde k územnímu rozetnutí evropsky významných lokalit soustavy Natura 2000, které zde byly vyhlášeny. Dálnice D52 v jižní části kříží okraj PO Pálava. Opět vzhledem k převážnému souběhu záměru se silnicí I/52 a vedením po převážně zemědělských plochách není předpokládáno významnější ovlivnění. V případě jednotlivých EVL a PO nedojde ani k významné změně ekologických parametrů území. Změny chemismu vodních společenstev budou nejvýše na úrovni mírně negativních vlivů, ovlivnění posypovými solemi bylo eliminováno návrhem odvodnění rozděleným na letní a zimní režim. Za nejzásadnější lze považovat realizaci nové bariéry v úseku křížícím VD Nové Mlýny. Zde bude těleso dálnice situované na vyšší niveletě oproti současnému stavu představovat novou bariéru pro ptáky migrující mezi vodními plochami. Zároveň, v případě varianty vedení po náspu, dojde k zásadnímu omezení migrační prostupnosti pro vydru říční (resp. další živočichy), pro něž byly nově realizovány průchody ve stávajícím tělese hráze. Vzhledem k výše uvedenému tak lze hovořit o mírném negativním vlivu na celistvost EVL a PO.

Z hlediska přeshraničních vlivů naturové hodnocení uvedlo, že na území Rakouska je vyhlášena PO March-Thaya-Auen (AT1202A00), která se nachází ve vzdálenosti cca 18 km JV od hraničního přechodu u Mikulova a navazuje na PO Soutok-Tvrdonicko. Vzdálenost PO March-Thaya-Auen od rakouského úseku dálnice A5, který již byl vystavěn a v současnosti je v provozu, je cca 12 km. Pro ovlivnění předmětů ochrany PO March-Thaya-Auen tak není dán předpoklad vzhledem ke vzdálenosti od posuzovaného záměru. V naturovém hodnocení dále nebyla zmíněna EVL Weinviertler Klippenzone (AT1206A00) jejíž nejbližší lokalita (tato EVL se skládá z relativně malých a prostorově značně roztříštěných území) se nachází ve vzdálenosti cca 3 km JV od konce záměru nedaleko hraničního přechodu. Naturové hodnocení se touto lokalitou nezabývalo (dle vysvětlujícího komentáře zpracovatelky hodnocení k dotazu příslušného úřadu), neboť není v přímém střetu se záměrem a rovněž nebyl dán předpoklad, že předměty ochrany EVL (např. sysel, tchoř – krátká migrační vzdálenost, netopýr – se záměrem nekolidující letové trasy), by mohly být ovlivněny dálkovým přenosem. Oproti výše uvedené PO March-Thaya-Auen rovněž nebyl požadavek na zahrnutí hodnocení EVL Weinviertler Klippenzone předmětem vyjádření obdržených v rámci zjišťovacího řízení, či samotného procesu EIA k záměru. Další lokality soustavy Natura 2000 na území cizího státu, které by mohly být v souvislosti s realizací záměru jakkoliv ovlivněny, nebyly v dotčeném území vyhlášeny.

Povinnou přílohou posudku dle přílohy č. 5 k zákonu bylo následně i oponentní naturové posouzení dle § 45i zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů (RNDr. Milan Macháček, 12/2024; dále také jen „oponentní naturové posouzení“). Závěrem tohoto oponentního naturového posouzení je konstatování, že naturové hodnocení obsahuje všechny podstatné údaje, je provedeno metodicky korektně souborem objektivních metod hodnocení a jsou identifikovány potenciálně dotčené předměty ochrany. Zpracovatel oponentního naturového posouzení nesouhlasil pouze s vyhodnocením míry vlivu na prioritní přírodní stanoviště 91E0* Smíšené jasanovoolšové lužní lesy temperátní a boreální Evropy (*Alno-Padion*, *Alnion incanae*, *Salicion albae*) jako předmět ochrany EVL Mušovský luh pro fázi realizace úseku 5205

ve variantě B – estakáda, která byla v naturovém hodnocení označena za nulovou pro obě varianty. Zpracovatel oponentního naturového posouzení k tomu uvádí, že tuto interpretaci lze připustit pouze pro variantu A – násyp, zatímco realizace varianty B – estakáda řeší průchod koridoru pro D52 v těsném kontaktu s vymezením západní hranice EVL více v prostoru komplexu lesních porostů navazujících přímo na porosty v EVL oproti variantě A. Ve variantě B tak dochází k okrajovému zásahu i do porostů měkkého luhu prioritního typu přírodního stanoviště 91E0* bezprostředně navazujících na porosty již uvnitř EVL, a vhodnější je tak označit tento vliv za mírně negativní, nikoliv nulový. I přes výše uvedené okrajové dotčení uvedeného typu přírodního stanoviště však nemůže v tomto prostoru dojít k významnému ovlivnění EVL Mušovský luh a zpracovatel oponentního naturového posouzení v tomto kontextu uvádí, že tak lze potvrdit i celkové výstupy naturového hodnocení, nicméně upřesnil a doplnil zmírňující opatření ve vztahu k ochraně tohoto stanoviště (viz níže). Dále z hlediska polohy záměru vůči PO Pálava oponentní naturové posouzení upřesňuje, že některé objekty MÚK Bavory (včetně části navrhovaného ekoduktu) a MÚK Perná rovněž okrajově zasahují na území PO Pálava, takže deklarace naturového hodnocení o vedení trasy podél západní hranice PO s výjimkou průchodu PO v úseku JZ od Mikulova tak není zcela přesná, nicméně toto upřesnění nemá vliv na závěry naturového hodnocení. Navržená zmírňující opatření dle názoru zpracovatele oponentního naturového posouzení postihují většinu identifikovaných vlivů a zpracovatelem oponentního naturového posouzení tak byly provedeny převážně pouze dílčí úpravy či upřesnění navržených opatření. Zpracovatel oponentního naturového posouzení dále navrhl doplnění zmírňujících opatření pro fázi přípravy území a výstavby, a to především v úsecích, kde může docházet k zásahu do biotopů některých předmětů ochrany EVL Mušovský luh, Drnholecký luh, jako prevenci zásahů do prioritního TPS 91E0* v EVL Mušovský luh, nebo do biotopu některých předmětů ochrany PO Pálava.

Z hlediska vlivů záměru na lokality soustavy Natura 2000 lze shrnout, že dokumentace na základě naturového hodnocení celkově konstatovala, že záměr nebude mít v žádné z variant významný negativní vliv na předměty ochrany a celistvost dotčených lokalit soustavy Natura 2000 (včetně lokalit vzdálenějších, příp. zahraničních). Za nejvýznamnější z vlivů záměru dokumentace označuje vliv na migrační prostupnost území, zejména v úseku překonávajícím vodní dílo Nové Mlýny (EVL Mušovský luh, PO Střední nádrž vodního díla Nové Mlýny), a to jak pro vodní a semiakvatické živočichy, tak, vzhledem k vyšší niveletě záměru v obou navržených variantách, i pro ptáky. Naturové hodnocení rovněž obsahovalo návrh zmírňujících opatření, nicméně konstatovalo, že i bez jejich realizace by záměr nabýval v obou variantách jen mírně negativních vlivů.

Zpracovatel posudku se závěry dokumentace z hlediska vlivů záměru na soustavu Natura 2000 i s navrženými zmírňujícími opatřeními rámcově souhlasil, přičemž navrhl jejich dílčí doplnění a promítl je do návrhu podmínek stanoviska, které se následně staly součástí tohoto závazného stanoviska. Za předpokladu jejich realizace zpracovatel posudku označil záměr z hlediska vlivů na soustavu Natura 2000 za akceptovatelný.

Vlivy na zvláště chráněná území

V okolí záměru byla vyhlášena celá řada zvláště chráněných území, a to jak velkoplošných (CHKO Pálava), tak maloplošných přírodních rezervací a památek. Stávající silnice I/52 tvoří v úseku mezi Spálenou hospodou a křižovatkou silnic I/52 a II/414 hranici CHKO Pálava, koridor D52 je navrhován vpravo ve směru staničení této komunikace, jsou zde dotčeny intenzivně obhospodařované agrocenózy (III. zóna CHKO). V okolí Anenského vrchu pak na těleso silnice navazují rozsáhlé plochy vinohradů (II. zóna CHKO). Z tohoto důvodu a s ohledem na stávající provoz po silnici I/52 dokumentace nepředpokládá výraznější negativní ovlivnění ploch CHKO Pálava v souvislosti se stavbou dálnice D52. Realizace ekoduktu u Bavor a obou MÚK (Horní Věstonice a Bavorý) již okrajově do území CHKO zasahují. Dle plánu péče o CHKO Pálava dojde ke zvýšení neprostupnosti pro migrující živočichy. Projev migrační bariéry bude výraznější v úseku, kde se trasa D52 odchyluje od stávající silnice a prochází zemědělskou krajinou západně a jihozápadně od Mikulova (převážně III. zóna CHKO), přičemž hranici CHKO Pálava v délce cca 5 km před Mikulovem kopíruje a v prostoru mezi Mikulovem a státní hranicí výběžek CHKO protíná (mezi vrchem Šibeničník a železniční tratí, cca v km 37,5 – konec úseku). Z tohoto důvodu je součástí záměru posuzovaného v dokumentaci realizace ekoduktů. Vlastní dálniční těleso pak bude novou výraznou krajinnou dominantou v území, kromě vizuálních projevů bude vyvolávat také projevy hlukové a světelné. Podmínkou minimalizace tohoto vlivu je, že těleso dálnice D52 nesmí být osvětlené, a to ani v okolí mimoúrovňových křižovatek. Tato podmínka je zahrnuta do tohoto závazného stanoviska.

PP Betlém se nachází ve vzdálenosti cca 300 m od stávající silnice I/52 a obdobná bude také budoucí vzdálenost dálnice D52. Pro předměty ochrany PP Betlém a jejich ochranu je důležité řešení nakládání s dešťovými vodami, a to zejména v zimním období, kdy bude povrch dálnice ošetřován posypovými solemi. Z tohoto důvodu je v dokumentaci potvrzeno, že v úseku 5204 v km 20,9-22,9 bylo navrženo rozdílné řešení nakládání se srážkovými vodami pro letní a zimní období. Vlivy jsou prakticky shodné s ovlivněním EVL Mušovský luh. Při navrženém řešení nakládání se srážkovými vodami lze ovlivnění PP Betlém považovat za minimální, dále je navrhováno doplnění propustků pro vydry, a to jak pod tělesem dálnice, tak pod tělesem stávající I/52. Ačkoliv ve variantě A – násyp dojde k výraznému zhoršení migrační prostupnosti oproti variantě B – estakáda, byly parametry propustků dle dokumentace ve spolupráci s pracovníky AOKP ČR a dalšími nastaveny tak, aby alespoň částečná migrace zůstala zachována.

V případě PR Věstonická nádrž nedojde k přímému územnímu střetu. Poloha tělesa dálnice je navržena směrem do horní nádrže VDNM, a to v obou navržených variantách (násyp a estakáda). V případě této PR dojde ke zvýšení rizika rušení projíždějícími vozidly a srážek proletujících ptáků. V období výstavby dojde kromě rušení také k záborům okolních potravních biotopů, neboť poměrně rozsáhlé plochy budou využity jako zařízení staveniště. S ohledem na minimalizaci rušení a střetů byla navržena realizace oboustranných ochranných bariér výšky 4 m nad niveletou dálnice (v úseku cca 24,8 až 27,6). Tyto bariéry lze využít také ke snížení rušení nocujících ptáků světly projíždějících vozidel. Navržena byla také opatření zahrnující vyloučení činností spojených se zvýšenou hlučností v hnízdním období (květen až červenec), využívání mobilních protihlukových zábran podél ploch

zařízení stavenišť a využívání svítidel s usměrněním světelného toku na plochách zařízení stavenišť. Do záměru byla zapracována také realizace propustků pro zachování migrační prostupnosti.

S ohledem na předměty ochrany, vzdálenost navržené trasy dálnice a existenci vinohradu mezi stávající I/52 a PP Anenský vrch a PP Růžový kopec lze negativní ovlivnění těchto maloplošných zvláště chráněných území vyloučit. Dokumentace dále konstatuje, že lze vyloučit negativní ovlivnění maloplošných zvláště chráněných území NPR Tabulová, PR Turoid, PR Svátý kopeček, PR Šibeničník, PP Skalky u Sedlece, NPR Lednické rybníky a NPR Slanisko u Nesytu vzhledem ke vzdálenosti od posuzovaného záměru. Také dotčení PR Šibeničník lze s ohledem na předměty ochrany vyloučit. Zpracovatelka hodnocení v příloze č. 4 dokumentace nepředpokládala vzhledem k jejich poloze a vzdálenosti vlivy záměru na PP Dolní mušovský luh, NPR Děvín a NPP Dunajovické kopce (dle vysvětlujícího komentáře zpracovatelky hodnocení k dotazu příslušného úřadu). Z tohoto důvodu nejsou v textu hodnocení v příloze č. 4 dokumentace uvedeny. Druhá rozmanitost uvedených zvláště chráněných území nebude v souvislosti s realizací záměru ovlivněna.

Lze tedy shrnout, že ostatní maloplošná zvláště chráněná území nebudou výstavbou ani provozem záměru prakticky ovlivněna.

Jak vyplývá ze závěrů přílohy č. 4 dokumentace, navržený záměr prochází podél CHKO Pálava, ve svém jižním úseku pak CHKO v zemědělské krajině kříží. Za nejvýznamnější lze označit ovlivnění krajinného rázu umístěním nové liniové stavby. Ovlivnění maloplošných ZCHÚ bude spíše zanedbatelné, vyjma zvýšeného rizika střetů a rušení předmětů ochrany PR Věstonická nádrž.

Dle zpracovatele posudku lze vymezení vlivů na maloplošná ZCHÚ vyhlášená na území CHKO Pálava i přes stručnost v zásadě akceptovat, doplňuje však, že poloha PP Skalky u Sedlece je zcela mimo jakýkoli dosah posuzovaného záměru. Zpracovatel posudku uvedl, že z naturového hodnocení (příloha č. 3 dokumentace) a postoje Správy CHKO v rámci vydaného stanoviska dle § 45i k záměru mj. vyplývá, že NPR Lednické rybníky je součástí stejnojmenné EVL a PO a NPR Slanisko u Nesytu se překrývá se stejnojmennou EVL. Z provedeného hodnocení vyplývá, že tato ZCHÚ se nacházejí v povodí Včelínku, které může být ovlivňováno nakládáním se zasolenými srážkovými vodami ze zimní údržby dálnice, přičemž bylo prokázáno, že trofické poměry těchto lokalit vzhledem k navrhovanému způsobu odděleného nakládání s vodami pro letní i zimní údržbu ovlivněny být nemohou. Tato okolnost mohla dle zpracovatele posudku být ve stručnosti v komentáři k vlivům na tato dvě ZCHÚ zmíněna.

Zpracovatel posudku uvedl, že opatření, která mají přispět k prevenci, eliminaci či minimalizaci vlivů na poslání a charakter CHKO, prakticky splývají s již výše provedenými rozbory vlivů na floru, fytocenózy a faunu a jsou popsána do podmínek tohoto závazného stanoviska.

Závěrem je možné uvést, že dle celkového zhodnocení variant A a B v dokumentaci je vliv na zvláště chráněná území hodnocen u obou variant A i B jako slabý, na významné krajinné prvky je hodnocen vliv varianty A jako středně silný, vliv varianty B jako slabý. Dle dokumentace je vliv na migraci hodnocen u varianty A jako silný, vliv varianty B jako slabý. Vliv na ÚSES je dle celkového hodnocení variant A a B v dokumentaci hodnocen u varianty A jako středně silný, u varianty B jako slabý. Vliv na lokality soustavy Natura 2000 je dle celkového zhodnocení v dokumentaci hodnocen pro variantu A jako středně silný, pro variantu B jako slabý.

Vlivy na krajinu a její ekologické funkce

Významné negativní vlivy záměru „D52 Pohořelice - st. hranice ČR/Rakousko + SSUD Pohořelice“ na krajinu a její ekologické funkce byly vyloučeny, při respektování opatření spojených s posuzováním záměrem a podmínek tohoto závazného stanoviska lze vlivy posuzovaného záměru považovat za přijatelné v obou navrhovaných variantách.

Záměr se nachází v jižní části Jihomoravského kraje, prochází nížinnou krajinou s bohatou historickou hodnotou, kulturním významem a přírodním zázemím. Stavba navazuje na stávající dálnici D52 u Pohořelic, prochází vodní nádrží Nové Mlýny, dostává se do kontaktu se siluetou Mikulova a s CHKO Pálava, jejíž hranici v délce cca 5 km před Mikulovem kopíruje a v prostoru mezi Mikulovem a státní hranicí protíná. Navržená trasa tedy vede zemědělskou a příměstskou krajinou s běžnými znaky a hodnotami přírodní charakteristiky a přibližuje se k několika chráněným územím (CHKO Pálava, Věstonická nádrž, Dolní mušovský luh, Anenský vrch, Růžový kopec, Šibeníčník atd.), do kterých však nezasahuje (s výjimkou CHKO Pálava jižně od Mikulova). Na velkém úseku své trasy je stavba vázána na stávající komunikaci I/52.

Součástí dokumentace je příloha č. 10 - Posouzení vlivu stavby na krajinný ráz, ve které bylo vyhodnoceno, jakou měrou se navrhovaná stavba bude dotýkat znaků a hodnot krajinného rázu (přírodní, kulturní a historické charakteristiky) a zákonných kritérií uvedených v § 12 zákona č. 114/1992 Sb. (přírodních a estetických hodnot, významných krajinných prvků, zvláště chráněných území, kulturních dominant, harmonického měřítka a vztahů v krajině).

Z hlediska navrhovaného záměru je posouzení vlivů na krajinný ráz (dále také „KR“) rozděleno na soustavu navazujících potenciálně dotčených krajinných prostor (dále také jen „PDoKP“). PDoKP jsou vymezeny především pomocí bariér očekávané viditelnosti záměru (terénní horizonty, okraje lesních porostů, hmoty nelesní zeleně, horizonty a okraje zástavby). Vzhledem k diferenciaci území a povaze navrhované liniové stavby je PDoKP rozdělen do čtyř dílčích potenciálně dotčených krajinných prostorů (A, B, C, D), pro které byly provedeny identifikace a klasifikace znaků přírodní, kulturní a historické charakteristiky krajinného rázu. Toto členění v zásadě koresponduje s rozdělením stavby na tři základní úseky 5204, 5205 a 5206. Úsek 5204 se nachází v severní části záměru od napojení na dálnici D52 u Pohořelic až po napojení větví nově navržené MÚK Ivaň na stávající silnici I/52 (cca 2 km od břehových partií VN Nové Mlýny) a v hodnocení vlivů na krajinný ráz převážně odpovídá dílčímu PDoKP – A (rovinatý reliéf krajiny Dyjsko-svrateckého úvalu). Úsek 5205 je úsekem vedoucím převážně přes VN Nové Mlýny, který je posuzován ve dvou variantách (varianta A – násyp, varianta B – estakáda) a převážně koresponduje s dílčím PDoKP – B (rovinatý reliéf Dyjské nivy a rozsáhlé vodní plochy vodních nádrží Nové Mlýny). Úsek 5206 je lokalizován od jižního břehu VN Nové Mlýny (cca 1 km od břehových partií VN Nové Mlýny) až po státní hranici ČR/Rakousko a odpovídá PDoKP – C a D (rovinatý plochý reliéf Dunajovické sníženiny a rovinatý plochý až mírně zvlněný reliéf nejjižnější části Pavlovských vrchů, Dunajovické, Nesytské a Brodské sníženiny).

Vlivy na rysy a hodnoty přírodní charakteristiky

Navržená trasa záměru vede zemědělskou a příměstskou krajinou s běžnými znaky a hodnotami přírodní charakteristiky, i když vede po hranici a na jihu i přímo územím CHKO Pálava a vodním dílem Nové Mlýny, kde se nachází chráněná území a prvky soustavy Natura 2000. Kromě CHKO Pálava se přibližuje k několika dalším chráněným územím (Věstonická nádrž, Dolní mušovský luh, Anenský vrch, Růžový kopec, Šibeničnick atd.), byť do nich nezasahuje nebo pouze okrajově. Vzhledem k tomu, že je na velkém úseku své trasy vázána na stávající komunikaci I/52, nejedná se o výškově či hmotově výrazný záměr a vzhledem k předmětu ochrany CHKO a dalších maloplošných zvláště chráněných území (MZCHÚ) nelze z uvedených důvodů předpokládat závažnější vlivy na rysy a hodnoty přírodní charakteristiky. Zvýšení provozu, zkapacitnění komunikace vč. navazující infrastruktury, terénních úprav, rozšíření komunikace atd. se nicméně jistě – byť prostorově omezeně – vizuálně projeví i na území CHKO, přes vodní nádrže a v kontextu dalších maloplošných přírodě blízkých lokalit a soustavy Natura 2000. Z toho důvodu je identifikován určitý zásah do hodnot chráněných v rámci CHKO, Natura 2000 a několika MZCHÚ. Ostatní zásahy jsou slabé, týkají se především zásahů do nelesních porostů v zemědělské krajině a do některých prvků lokálního ÚSES a VKP ze zákona (včetně lesů). Navrhovaný areál SSUD Pohořelice, umístěný na jižním okraji Průmyslové zóny Dolní Štíngary nezasahuje do přírodních hodnot. Vzhledem k výše uvedeným skutečnostem (především kvůli vysoké přírodní hodnotě Pálavy a vodních nádrží) nebyl úhrnný vliv na rysy a hodnoty přírodní charakteristiky na stupnici míry zásahu (žádný, slabý, středně silný, silný, velmi silný) klasifikován jako žádný, ale byl v případě varianty A klasifikován jako slabý, a v případě varianty B jako slabý až středně silný.

Vlivy na rysy kulturní a historické charakteristiky

Trasa záměru prochází starosídlní oblastí s kontinuální přítomností člověka již od pravěku, což dokládá množství archeologických lokalit a cenných nálezů celostátního významu. Nejcenější kulturní a historickou hodnotou v dotčeném území je historické město Mikulov, což je indikováno jeho prohlášením za městskou památkovou rezervaci a křížové cesty na Svatém kopečku za národní kulturní památku. Jedinečná je i jeho silueta a panorama se Svatým Kopečkem (vizuální hodnota). Cenná je ovšem celá komponovaná krajina Mikulovska-Falkensteinska, jež patří k našim nejstarším komponovaným krajinám spojeným především s rody Liechtensteinů a Dietrichsteinů, byť je v krajině nezřetelná a dnes těžko vnímatelná, nebo archeologické stopy římského vojenského tábora pod Hradiskem či kostel sv. Linharta jako symbol zaniklé vesnice po výrazné přeměně krajinné struktury na místě dnešních vodních nádrží Nové Mlýny. Trasa záměru vede v zemědělské krajině, přes vodní nádrž a dále na jih po dně Dunajovické sníženiny, prochází intenzivní zemědělskou krajinou, mimo sídla, na většině trasy v koridoru stávající silnice I/52. Až na kontakt s dvěma drobnými památkami sakrální architektury (boží muka, kaplička) se vyhýbá cenným lokalitám. Kromě úseku přes vodní nádrž ve variantě B, která řeší přechod vodního díla Nové Mlýny estakádou, se nejedná o výškově či hmotově výrazný záměr, protože záměr je na velkém úseku své trasy, včetně přechodu vodního díla Nové Mlýny ve variantě A – násyp, vázán na stávající komunikaci I/52. Z těchto důvodů nejsou zásahy do znaků a hodnot kulturní a historické charakteristiky v převážné části navrhované stavby vnímány jako silné (nejvýše se objevují vlivy až středně silné, a to pouze v úseku přechodu VD NM ve variantě B – estakáda, viz dále). Z hlediska

dílčích PDoKP A, C a D jsou identifikovány pouze slabé zásahy, a to především z důvodu zintenzivnění a posílení vlivu technické stavby uvnitř tradiční agrární krajiny pod Pálavou, ačkoli se zvýšení provozu, zkapacitnění komunikace vč. navazující infrastruktury, terénních úprav, rozšíření komunikace atd. jistě – byť prostorově omezeně – projeví i v kulturní krajině Mikulovska. Navrhovaný areál SSUD Pohořelice, umístěný na jižním okraji Průmyslové zóny Dolní Štíngary nezasahuje do identifikovaných kulturních hodnot. Záměr se dostává za větví MÚK Pohořelice Jih do blízkosti Památníku odsunu, a tím přibližuje okraj průmyslové zóny k tomuto pietnímu místu – memoriálnímu prvku krajiny. V rámci PDoKP B se ve variantě B (přechod VDNM estakádou) objevují středně silné vlivy, a to na krajinnou strukturu vodních nádrží, kdy se do území dostává novotvar v podobě vyššího prvku estakády, a na kostel sv. Linharta, který je nejen symbolem zaniklé vsi, ale je i nemovitou kulturní památkou a dominantou území. Vliv na kostel je zejména vizuální. Úhrnný vliv na rysy a hodnoty kulturní a historické charakteristiky je vzhledem k výše uvedeným skutečnostem (především kvůli vysoké hodnotě zdejší kulturní krajiny) klasifikován jako slabý ve variantě A a slabý až středně silný ve variantě B.

Vlivy na zvláště chráněná území

Trasa záměru fyzicky zasahuje pouze CHKO Pálava a PR Věstonická nádrž, vizuálně se však dotýká dalších MZCHÚ, některých bezprostředně (PP Anenský vrch, PP Růžový kopec, PR Šibeničník, PP Betlém, PP Dolní mušovský luh), některých v širším krajinném kontextu, vesměs za hranicí vymezeného PDoKP (NPR Děvín, NPR Tabulová, PR Tuřold, PR Svatý kopeček, NPP Dunajovické kopce). Ačkoli na většině trasy záměr vede v koridoru stávající I/52, a tudíž nevzniká zcela nový znak KR (vyjma úseku přes vodní nádrž ve variantě B), nýbrž je posílen stávající negativní znak, bude změna krajinného kontextu některých ZCHÚ patrná – zvýšením provozu, zkapacitněním a zvýrazněním trasy záměru, další navazující dopravní infrastrukturou atd. Fyzicky vesměs nebudou dotčeny předměty ochrany ZCHÚ (kromě CHKO Pálava, kde je předmětem ochrany všech hodnot krajiny, jejího vzhledu a jejích typických znaků, a PR Věstonická nádrž, kde je předmětem ochrany významný vodní a mokřadní ekosystém s funkcí ochrany zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů), u některých ZCHÚ, zejména těch, které se nachází v blízkosti trasy záměru, však dojde ke snížení jejich vizuálního významu a působení v krajinné scéně. Ve variantě B v úseku přes vodní nádrž je technické řešení stavby (estakády) hodnoceno jako nový znak KR, který se bude projevovat v krajinných panoramatech, zejména v kontextu s vrchy Pálavy, které jsou chráněnou krajinnou oblastí. V úhrnu je proto vliv záměru na ZCHÚ vyhodnocen ve variantě A jako středně silný, ve variantě B jako středně silný až silný.

Vlivy na významné krajinné prvky

V území se objevují běžné VKP ze zákona (zvláště chráněná část krajiny je vyňata z definice VKP). Vliv záměru spočívá zejména v přechodu drobných vodotečí, často napřímených, regulovaných, bez vyšší krajinářské hodnoty, a v trasování podél okraje lesa (Proklatá, Horní Luh) a částečně (ve variantě B) v přechodu přes okrajové části lesa Horní luh. V úhrnu lze tedy vliv záměru na VKP klasifikovat jako slabý ve variantě A, ve variantě B slabý až středně silný.

Vlivy na kulturní dominanty

V území, které patří k nejstarším osídleným lokalitám u nás, se vyskytuje řada různých kulturních dominant, jak regionálních (kostel sv. Linharta, Děvičky, Sirotčí hrádek, vysílač Děvín, Mikulov se Svatým kopečkem), tak lokálních (věže venkovských kostelů). Za dominantní rys oblasti lze považovat plochy viniční krajiny na úpatí Pavlovských vrchů a na Zadním dunajovickém hřbetu a vodní nádrže Nové Mlýny. Záměr je horizontální liniovou stavbou, z velké části v koridoru stávající silnice I/52, která nemůže mít vliv na význam kulturních dominant ani dominantních rysů krajiny v krajinné scéně. Výjimkou je úsek přes vodní nádrže, kdy dojde k částečnému vlivu na kulturní dominantu kostela sv. Linharta, a to zvláště ve variantě B, a také na dominantní rys vodních nádrží, kdy je záměr ve variantě B hodnocen jako středně silný. V úhrnu má tedy záměr vliv na kulturní dominanty ve variantě A žádný až slabý, ve variantě B slabý až středně silný.

Vlivy na estetické hodnoty krajiny, na harmonické měřítko a vztahy

Záměr zasahuje jenom velmi omezeně do krajinářsko-estetických hodnot v krajině mimo vodní plochu nádrží, a to nejsilněji při průchodu (nahrazení existující silnice I/52) koridorem Mlýnské náhonu mezi rybníky Novoveský a Čahoun a v místech, kde se přibližuje k viniční krajině podhůří Pavlovských vrchů (u Anenského vrchu). V pohledech přes vodní hladinu VDNM na panorama Pavlovských vrchů představuje varianta A středně silný zásah a varianta B silný zásah, přičemž se jedná o zásahy do jedinečné – „ikonické“ – scenérie.

Ve velkoplošně členěné zemědělské krajině většinou převládá velké měřítko krajiny. V tomto charakteru krajiny většinou nelze o harmonickém měřítku mluvit. Do partií s harmonickým měřítkem zasahuje záměr pouze omezeně. V otevřeném prostoru nádrží se projevuje spíše v dílčích scenériích a pak také ve scenérii vodní hladiny, linie břehu a siluety Pálavy – bez rušivých prvků. Záměr vstupuje do této krajiny velkými dimenzemi horizontál tvořených ve scenériích především bariérami vysokými 4 m a probíhajícími po celé délce přechodu vodní nádrže. U varianty B je velké měřítko stavby podtrženo rytmičností pilířů, vymezeními 49 polí estakády.

Harmonické vztahy jsou vytvářeny především výrazným krajinným rámcem ikonické scenérie Pavlovských vrchů a pestrostí skladby krajiny v jejich podhůří – ve viniční krajině na svazích s venkovskými sídly s tradičním viničním hospodařením, ale též některými partiemi styku rybníční krajiny Pohořelicka a zemědělské krajiny Olbramovické pahorkatiny. Do těchto hlavních rysů krajiny, vytvářejících harmonické vztahy, zasahuje v souhrnu slabě až středně silně, v případě varianty B středně silně a silně, a to vlivem přechodu horní nádrže vyšší estakádou.

Na základě výše uvedeného hodnocení vlivů lze shrnout, že celkové vlivy navrhovaného záměru jsou z hlediska kritérií krajinného rázu uvedených v § 12 odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb. následující:

zákonná kritéria krajinného rázu	varianta A (násyp)	varianta B (estakáda)
vliv na rysy přírodní charakteristiky	slabý	slabý až středně silný
vliv na přírodní hodnoty krajiny	slabý	slabý až středně silný
vliv na rysy kulturní charakteristiky	slabý	slabý až středně silný
vliv na rysy historické charakteristiky	slabý	slabý až středně silný
vliv na estetickou hodnotu	slabý až středně silný	středně silný až silný
vliv na významné krajinné prvky	slabý	slabý až středně silný
vliv na zvláště chráněná území	středně silný	středně silný až silný
vliv na kulturní dominanty krajiny	žádný až slabý	slabý až středně silný
vliv na harmonické měřítko krajiny	slabý	slabý až středně silný
vliv na harmonické vztahy v krajině	slabý až středně silný	středně silný až silný

Rozhodujícím úsekem posuzované dálnice D52 z hlediska míry snížení přírodních a zejména estetických hodnot je tedy úsek vedený přes VDNM, resp. přes horní nádrž. Varianta A v tomto úseku (dálnice na samostatném násypu) představuje maximálně slabé až středně silné vlivy na estetické hodnoty a harmonické vztahy v krajině a středně silné vlivy na ZCHÚ, varianta B (estakáda) představuje středně silné až silné vlivy na estetické hodnoty, harmonické vztahy a ZCHÚ.

Vlivy na ekologické funkce krajiny byly posouzeny v rámci posouzení jednotlivých krajinných charakteristik, které v komplexu zajišťují jednotlivé funkce krajiny, tedy i ekologické. Z hlediska ekosystémových vazeb bylo posouzení předmětem výše uvedené kapitoly o vlivech na biologickou rozmanitost.

Z hlediska vlivu záměru na fragmentaci krajiny a její migrační prostupnost lze uvést, že již stávající silnice I/52 představuje poměrně výraznou migrační bariéru, což dokládá i vysoký počet kadáverů v území. Mezi nejproblematictější úseky patří přechod přes VDNM a křížení rybníku Čahoun. Linie v území, které řada druhů živočichů využívá k migracím, představují také hojně zastoupené větrolamy a menší vodní toky. Migračně významné území, resp. biotop zvláště chráněných druhů velkých savců je vymezen východně od stávající silnice I/52 v Mušovském luhu. V oblasti Anenského vrchu pak migračně významné území stávající silnici I/52 i navrženou D52 kříží. Silnice I/52 zde představuje významnou překážku. Ačkoliv v těchto místech nebyl pozorován žádný ze skupiny cílových savců (rys, medvěd, vlk, los), je zachování konektivity krajiny velmi důležité i pro další skupiny živočichů. Kritické místo pro vydru říční představuje silnice I/52 na přechodu přes VDNM. Výstavbou nové oplocené dálnice dojde k dalšímu narušení migrační prostupnosti území. S ohledem na oplocení dojde na jednu stranu k vytvoření nové překážky, na druhou stranu se sníží vliv mortality živočichů po srážkách s projíždějícími automobily. Na základě průzkumů byla v rizikových úsecích stanovena opatření na minimalizaci střetů létajících živočichů s dopravou a migrace napříč územím bude směřována do jednotlivých mostních objektů. Pro živočichy kategorie středně velkých kopytníků budou využitelné mostní objekty v km 19,8; 24,2; 27,8; 36,12, částečně v km 30,9 a navržené ekodukty přes D52 v km 34,16 a 38,40 a ekodukt přes přeložku silnice Bavory – Mikulov. Většina navržených mostních objektů bude umožňovat

průchodnost živočichů do velikosti jezevce a lišky, řada z nich je ovšem vzhledem ke značné šířce dálničního tělesa na hranici využitelnosti. Negativně se bude projevovat také souběh několika liniových staveb. V nejrizikovějším úseku pro semiakvatické živočichy, tedy v úseku 5205, byly do projektové dokumentace zapracovány propustky. Nižší vliv na migraci představuje realizace varianty B – estakáda (mj. dojde na stávající hrázi k významnému omezení provozu). Při realizaci varianty A – násyp zůstane situace obdobná v případě vodních organismů, neboť bariéru představuje hráz mezi vodními nádržemi. Pro obratlovce dojde rozšířením bariéry ve variantě A ke zhoršení podmínek s ohledem na propojení jejich populací na obou stranách hráze. Pro zlepšení migrační prostupnosti území byla v obou navržených variantách stanovena příslušná opatření (blíže k migraci viz příslušný oddíl kapitoly Vlivy na biologickou rozmanitost (fauna, flora, ekosystémy)).

Záměr svým charakterem přinese zásah do rázu krajiny, a to v obou variantách. Výše uvedený souhrn výsledků nicméně svědčí o tom, že záměr je navržen s ohledem na zákonná kritéria ochrany krajinného rázu dle § 12 zákona č. 114/1992 Sb. Rozhodujícím úsekem posuzované dálnice D52 z hlediska míry snížení přírodních a zejména estetických hodnot je úsek vedený přes Novomlýnské vodní nádrže, resp. přes horní nádrž. Varianta A (dálnice na samostatném násypu) v tomto úseku představuje maximálně slabé až středně silné vlivy na estetické hodnoty a harmonické vztahy v krajině a středně silné vlivy na ZCHÚ. Varianta B (estakáda) představuje středně silné až silné vlivy na estetické hodnoty, harmonické vztahy a ZCHÚ. Z hlediska vlivu na krajinný ráz je tedy únosnější varianta A, která nicméně zachovává, resp. zesiluje efekt migrační bariéry v úseku přes vodní dílo Nové Mlýny. Záměr lze v obou posuzovaných variantách považovat z hlediska ochrany krajinného rázu za přijatelný (únosný) zásah. Únosnost záměru bude dále zvýšena přijetím uložených opatření. Opatření k minimalizaci vlivů na krajinu jsou součástí záměru a podmínek tohoto závazného stanoviska. Vlivy záměru na ekologické funkce krajiny byly posouzeny v rámci posouzení jednotlivých krajinných charakteristik, které v komplexu zajišťují jednotlivé funkce krajiny, tedy i ekologické. Z hlediska vlivu záměru na fragmentaci krajiny a její migrační prostupnost nepředstavuje realizace záměru významnou změnu oproti stávající situaci. Zachování stávající šířky hráze v úseku přechodu vodní nádrže Nové Mlýny ve variantě B – estakáda nicméně představuje nižší vliv na migrační prostupnost krajiny, než varianta A – násyp.

Zpracovatel posudku se ztotožňuje s výše uvedeným hodnocením vlivů na krajinu při respektování podmínek formulovaných v závazném stanovisku.

Vlivy na hmotný majetek a kulturní dědictví včetně architektonických a archeologických aspektů

Významné negativní vlivy záměru „D52 Pohořelice - st. hranice ČR/Rakousko + SSUD Pohořelice“ na hmotný majetek a kulturní dědictví byly vyloučeny, při respektování opatření spojených s posuzovaným záměrem a podmínek tohoto závazného stanoviska lze vlivy posuzovaného záměru považovat za přijatelné v obou navrhovaných variantách.

Realizace záměru si vyžádá zásah do hmotného majetku v podobě zásahů do stávající silniční sítě v místech plánovaných úprav a přeložek silnic I., II. a III. třídy, jakož i přeložek účelových komunikací, polních cest a sjezdů na pozemky. Další zásahy do hmotného majetku budou způsobené úpravami a přeložkami inženýrských sítí či vodních toků.

Hmotný majetek bude ovlivněn i zásahem do umělého vodního díla Nové Mlýny a jeho vodohospodářské funkce (ztráta zásobního a retenčního prostoru). Pro variantu A, která řeší přechod vodního díla násypem, byly na základě jednání se správcem nádrže (Povodí Moravy s.p.) postupně vytipovány 3 podvarianty možných kompenzací ztráty objemu nádrže (cca 97 tis. m³ zásobního prostoru a 16 tis. m³ retenčního prostoru nádrže). Zvažována je úprava reliéfu dna horní nádrže západně od lokality „Písky“ (podvarianta 1), prohloubení dna v oblasti nad silničním mostem Brod n. Dyjí – Pasohlávky (podvarianta 2) nebo odtěžení části pravé bermy složeného koryta na začátku nádrže v délce cca 4,2 km (podvarianta 3). U varianty B, která překonává prostor nádrže estakádou, bude její vliv na zásobní a retenční prostor nádrže řádově nižší než u varianty A. Popisu variant záměru, podvariant kompenzačních opatření i jejich vzájemnému porovnání z hlediska jejich vlivů se podrobněji věnuje kapitola „Pořadí variant (pokud byly předloženy) z hlediska vlivů na životní prostředí“ tohoto závazného stanoviska.

Výstavba celého záměru dálnice D52 si dále vyžádá demolice řady větších i menších objektů (hájovna v oboře Proklatá, most přes Mlýnský náhon u rybníka Čahoun, čerpací stanice PHM v km 21,500 vlevo, čerpací stanice PHM v km 21,800 vpravo, most s ev. č. 52-060, most s ev.č. 52-061, areál odpočívky včetně budovy sociálního zařízení v km cca 33,560 vlevo, nevyužívaný areál hraničního přechodu, zastávkové přístřešky, reklamní poutače apod.).

Nezbytný zásah do hmotného majetku odpovídá rozsahu a charakteru předmětného záměru. Za účelem minimalizace vlivů záměru na hmotný majetek v důsledku využívání komunikací v etapě výstavby byla na základě návrhu zpracovatele posudku formulována podmínka týkající se zajištění údržby a sjízdnosti přístupových komunikací k obytným objektům a následného uvedení komunikací, obytných objektů a jiného soukromého majetku podél využívaných komunikací do původního stavu. Za účelem minimalizace vlivů na soukromý a veřejný hmotný majetek v etapě výstavby byla rovněž stanovena podmínka pro minimalizaci vlivu vibrací. Z hlediska vlivu na hmotný majetek nebude výstavba ani provoz posuzovaného záměru představovat významné riziko pro životní prostředí v daném území.

Záměr nekoliduje s žádnou kulturní památkou typu světového kulturního dědictví a v jeho bezprostřední blízkosti se nenacházejí vesnické památkové zóny nebo rezervace, krajinné památkové zóny či archeologické památkové rezervace. Jediné památkově chráněné území, jehož ochrannému pásmu se záměr přibližuje, je městská památková rezervace Mikulov, tedy historické jádro města Mikulova. V zájmovém území se dále nachází řada nemovitých kulturních památek: kaple Panny Marie Pomocné a socha sv. Jana Nepomuckého v k.ú. Nová Ves, kaple sv. Ducha u císařské silnice a kostel sv. Linharta na ostrově ve Střední Novomlýnské nádrži v k.ú. Pasohlávky, dále kamenné kříže, boží muka či kaplička. Negativní ovlivnění těchto památek se nepředpokládá, a nejsou tak navržena žádná specifická opatření, případně jsou již součástí opatření spojených s výstavbou vlastních objektů záměru. Z hlediska vlivu na kulturní dědictví, zahrnující rovněž architektonické aspekty, tak nebude výstavba ani provoz posuzovaného záměru při respektování stanovených opatření představovat významné riziko pro životní prostředí v daném území.

Trasa záměru prochází územím s archeologickými nálezy ve smyslu zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon č. 20/1987 Sb.“).

Posuzovaný záměr zasahuje do území s archeologickými nálezy UAN II. Vliv minulých i budoucích stavebních aktivit na kvalitu uchování hmotných pozůstatků dřívější lidské činnosti (které jsou předmětem archeologického bádání, kulturního dědictví a jeho ochrany ve smyslu českých zákonů a evropských úmluv) je značný a zároveň různorodý. Proto lze předpokládat, že v místech, která byla do dnešní doby zasažena intenzivnějšími stavebními aktivitami (zejména plocha vodních nádrží Nové Mlýny či moderní silniční tělesa), již dříve došlo ke značné transformaci archeologických památek, nikoliv však nezbytně k jejich plošnému zániku. Před realizací záměru jsou tak předpokládány postupy s oznámením záměru a umožněním provedení záchranného archeologického výzkumu dle § 22 odst. 2 zákona č. 20/1987 Sb., který lze vzhledem k charakteru dotčeného území zcela jistě očekávat. V případě nepředvídaného paleontologického nálezu je rovněž předpokládán postup dle příslušných ustanovení zákona č. 114/1992 Sb. Z hlediska vlivu na archeologické aspekty včetně příp. paleontologických nálezů nebude výstavba ani provoz posuzovaného záměru při respektování zákonných povinností představovat významné riziko pro životní prostředí v daném území.

Výsledný souhrnný vliv záměru na hmotný majetek a kulturní dědictví včetně architektonických a archeologických aspektů je zpracovatelem posudku hodnocen jako akceptovatelný, a to mírně nepříznivý a dočasný během realizace, málo významný až nevýznamný po uvedení do provozu záměru, a to za předpokladu plnění požadovaných opatření dle podmínek tohoto závazného stanoviska. Tato klasifikace reflektuje zejména skutečnost, že záměr vyžaduje vstupní demolici několika objektů občanské zástavby i technické a dopravní infrastruktury a v případě varianty A – násyp i potřebu kompenzací vodohospodářských funkcí nádrže.

Přeshraniční vlivy

Významné negativní přeshraniční vlivy záměru „D52 Pohořelice - st. hranice ČR/Rakousko + SSUD Pohořelice“ byly vyloučeny, při respektování opatření spojených s posuzovaným záměrem a podmínek tohoto závazného stanoviska lze vlivy posuzovaného záměru považovat za přijatelné v obou navrhovaných variantách.

Stěžejním aspektem potenciálních přeshraničních vlivů je ovlivnění vod, zejména ve vztahu k ovlivnění hraničního toku Včelínek/Niklasgraben. Oproti oznámení záměru, kdy pro úsek 5206 nebylo jednoznačně vyloučeno vypouštění vyčištěných srážkových vod přímo do hraničního vodního toku Včelínek, navrhovaným vodohospodářským řešením dle dokumentace již nedojde k potenciálnímu ovlivnění Včelínku jako hraničního toku. Hraniční tok Včelínek nebude přímým recipientem odváděných vod z dálnice. Pro účely ochrany povrchových i podzemních vod je v dokumentaci navržen systém nakládání se srážkovými vodami v oddílném režimu pro zimní a letní období. Znečištěné vody z vozovky budou svedeny do silniční kanalizace, která bude zaústěna do nejbližšího vodohospodářského areálu, tj. do soustavy nádrží složených z usazovací nádrže s odlučovačem ropných látek, retenční nádrže s letním režimem a retenční nádrže se zimním režimem. Kanalizace bude následně svedena regulovaným odtokem do závlahového kanálu Brod-Bulhary-Valtice, který ústí do toku Včelínek již na území ČR (po cca 200 m) a dále po směru toku již území ČR neopouští.

Recipienty v území jsou velmi málo vodné, dle probíhajícího monitoringu jsou v zimním období většinou i bezvodé, případně se stojící vodou. Dešťové vody ze silnice budou tedy důsledně odváděny přes dostatečně velké dešťové usazovací nádrže (DUN) vybavené odlučovači ropných látek (ORL), takže bude zajištěna ochrana jak proti znečištění běžným provozem, tak ochrana při případných haváriích.

Nakládání se srážkovými vodami v úseku přiléhajícím ke státní hranici s Rakouskem bude realizováno prostřednictvím vodohospodářského areálu VHA 6.11. Tento areál se skládá z dešťové usazovací nádrže, za kterou bude umístěn rozdělovací objekt, budou instalovány rovněž odlučovače ropných látek. Dále se skládá z otevřené letní retenční nádrže, odkud budou vody regulovaným odtokem odváděny do Závlahového kanálu Brod-Bulhary-Valtice, a ze zimní otevřené retenčně vypařovací nádrže. Letní režim nakládání se srážkovými vodami tedy bude realizován s využitím retenčních nádrží navržených za účelem retence letních srážek a následného regulovaného odtoku vod do Závlahového kanálu Brod-Bulhary-Valtice. Retenční nádrže s letním režimem jsou navrženy na 5letou periodicitu srážek. Zimní režim nakládání se srážkovými vodami bude realizován s využitím těsněných retenčních nádrží, aby nedocházelo ke vsakování zasolených vod do podzemních vod (vzhledem k málo vodným tokům, které se nachází v území, není možné vypouštění srážkových vod s obsahem chloridů ze zimní údržby do v zimě bezvodých toků, protože není možné počítat s nařazením chloridů na legislativně povolené hodnoty). Nádrže budou ohumšovány a osázeny halofilními rostlinami. Zimní retenční nádrže jsou tedy koncipovány jako retenčně vypařovací se stálou hladinou nadržení tak, aby nádrž nikdy nebyla bezvodá a nedocházelo k jejímu úplnému vyschnutí. Úplné vyschnutí nádrží není vhodné z důvodu odnosu vyschlé a vykrystalizované soli větrem. Dno nádrže bude provedeno ve spádu. V nejnižším místě nádrže bude železobetonová odběrná jímka s možností odběru vzorků. K odběrné jímkce bude vybudován příjezd, tak aby bylo možno tuto jímku případně vyčerpávat. Pokud se při rozbořech vody zjistí, že koncentrace solí ve vodě je vhodná pro chemické ošetření komunikace a pokud se neprokáže žádné jiné přírodě škodlivé znečištění v odebírané vodě, bude možné vodu z odběrné jímky odebírat, recyklovat a opětovně používat pro zimní údržbu. K tomuto může dojít až při vyšších koncentracích solí v nádrži. Vzhledem k tomu, že nádrž je navržena jako vypařovací, bude se koncentrace solí v nádrži měnit. Při překročení koncentrací solí, které snesou halofilní rostliny a docházelo by k hromadnému úhynu rostlin, bude zasolená voda z jímky odčerpána a buď recyklována, nebo ekologicky zlikvidována. Retenční nádrže se zimním provozem budou mít vždy bezpečnostní přepad sveden do letní retenční nádrže. Zimní retenční nádrže budou opatřeny zábranami proti vnikání obojživelníků.

Uvedený systém rozdílného způsobu nakládání se srážkovými vodami v povodí hraničního toku Včelínek v rámci tzv. letního a zimního režimu spolu s napojením na závlahový kanál Brod-Bulhary-Valtice je řešením, které eliminuje jakékoli ovlivnění vodních toků na území Rakouské republiky včetně hraničního toku Včelínek. V rámci stanoviska je současně uložena podmínka zavazující k prověření možných technických řešení účinných zábran po stranách dopravních pásů proti rozstříku prostředků pro zimní údržbu komunikace do prostoru lokality mj. pro km cca 36,500 po konec trasy v povodí Včelínku.

V rámci návrhu monitoringu je navržen ve vodním toku Včelínek kvalitativní a kvantitativní monitoring na 10 místech (rybník Šibeník (blíže k nátoku), za výtokem z rybníku Šibeník, v prostoru státní hranice východně od stávající silnice I/52, zaústění kanálu Brod-Bulhary-Valtice do Včelínku, před nátokem do Nového rybníku, Nový rybník (blíže k nátoku), za výtokem z Nového rybníku, před nátokem do rybníku Nesyt, rybník Nesyt (blíže k nátoku) a za výtokem z rybníku Nesyt. Monitoring území v době přípravy stavby proběhne v délce trvání 2 let vždy 1x za měsíc. Monitoring území bezprostředně předcházející realizaci stavby proběhne v délce trvání nejméně 1 roku, resp. ideálně 2 let vždy 1x měsíčně. Kvantitativní monitoring bude vždy dle možností prováděn ve shodném termínu jako monitoring kvalitativní. V rámci monitoringu bezprostředně předcházejícího realizaci stavby bude v případě vybraných recipientů dle definitivní stabilizace technického řešení rozhodnuto o možnosti využití některé z technologií umožňující kontinuální monitoring chloridů. Následovat bude stavební a postavební monitoring, který je navržen za účelem verifikace účinnosti jednotlivých prvků systému vodohospodářského řešení při provozu pozemní komunikace.

Z provedených posouzení plyne, že navržená koncepce odvodnění včetně navrženého rozsahu předčisticích objektů a zařízení umožní minimalizovat negativní vlivy odvodnění dálnice D52 na akceptovatelnou úroveň jak z pohledu ochrany povrchových, tak podzemních vod. Uvedené platí i pro kumulativní působení s rakouskou dálnicí A5, přičemž detailně je tato oblast popsána v následující kapitole *Jiné vlivy – možnost kumulace*.

Uvedené závěry k povrchovým a podzemním vodám vylučují i negativní ovlivnění lokalit soustavy Natura 2000 na rakouském území. Na území Rakouska je vyhlášena PO March-Thaya-Auen (AT1202A00), která se nachází ve vzdálenosti cca 18 km JV od hraničního přechodu u Mikulova a navazuje na PO Soutok-Tvrdonicko. Vzdálenost PO March-Thaya-Auen od rakouského úseku dálnice A5, který již byl vystavěn a v současnosti je v provozu, je cca 12 km. Pro ovlivnění předmětů ochrany PO March-Thaya-Auen není dán předpoklad vzhledem ke vzdálenosti od posuzovaného záměru. V naturovém hodnocení dále nebyla zmíněna EVL Weinviertler Klippenzone (AT1206A00), která se skládá z relativně malých a prostorově značně roztržštěných území. Její nejbližší lokalita se nachází ve vzdálenosti cca 3 km JV od konce záměru nedaleko hraničního přechodu. Naturové hodnocení se touto lokalitou nezabývalo (dle vysvětlujícího komentáře zpracovatelky hodnocení k dotazu příslušného úřadu), neboť není v přímém střetu se záměrem a rovněž nebyl dán předpoklad, že předměty ochrany EVL (např. sysel, tchoř – krátká migrační vzdálenost, netopýr – se záměrem nekolidující letové trasy), by mohly být ovlivněny dálkovým přenosem. Oproti výše uvedené PO March-Thaya-Auen rovněž nebyl požadavek na zahrnutí hodnocení EVL Weinviertler Klippenzone předmětem vyjádření obdržených v rámci zjišťovacího řízení, či samotného procesu EIA k záměru. Další lokality soustavy Natura 2000 na území Rakouska, které by mohly být v souvislosti s realizací záměru ovlivněny, nebyly v dotčeném území vyhlášeny.

Vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví dopravního tahu dálnice A5, která je již částečně v provozu, budou sdílené s vlivy posuzovaného záměru, protože oba záměry spolu úzce souvisí a přejímají dopravní proud mezi sebou. V dopravním modelu jsou uvažovány i všechny okolní silniční stavby, které by mohly mít na řešenou oblast výraznější vliv. V úseku hraničního úseku Mikulov/Drasenhofen bylo přihlédnuto také k hodnotám z rakouského sčítání dopravy z roku 2019 na silnici B7 v blízkosti hraničního úseku. Záměr nepředstavuje nové propojení v úseku Mikulov –

st. hranice – Drasenhofen, ale místo přechodu státní hranice odpovídá stávající komunikaci I/52, která již v současné době převádí dopravu do Rakouska, a tudíž nedojde k významnému navýšení dopravy na rakouském území a s tím souvisejících vlivů (emise hluku a znečištění ovzduší).

V roce 2022 projelo po silnici I/52 v úseku přiléhajícím ke státní hranici s Rakouskem, tj. v úseku D52 MÚK Mikulov jih – st. hranice, celkem 12 995 vozidel denně. Dopravní model předpokládá pro stav se záměrem oproti referenčnímu roku 2022 v roce 2030, resp. 2050 nárůst intenzit dopravy o 2 433 vozidel (tj. navýšení o cca 19 %), resp. o 2 750 vozidel (tj. navýšení o cca 21 %). V případě realizace D52 se v roce 2030 očekává na úseku D52 Mikulov – státní hranice intenzita 15 428 vozidel denně, bez realizace D52 by na stávající I/52 projelo 14 113 vozidel denně. Rozdíl tedy činí 1 315 vozidel denně (tj. navýšení o cca 9 % v důsledku realizace záměru). V roce 2050 se očekává na úseku D52 Mikulov – státní hranice intenzita 15 745 vozidel denně, bez realizace D52 by na stávající I/52 ve stejném roce projelo 14 704 vozidel denně. Rozdíl tedy činí 1 041 vozidel denně (tj. navýšení o cca 7 % v důsledku realizace záměru). Bližší informace udávají následující tabulky z dokumentace EIA.

Dopravní intenzity pro stávající stav silniční sítě - rok 2022

Silniční úsek	O	T	suma
I/52 Mikulov – st. hranice	10051	2944	12995

Dopravní intenzity pro stav se záměrem D52, aktivní varianta – roky 2028, 2030, 2050

Silniční úsek	Rok 2028			Rok 2030			Rok 2050		
	O	T	Suma	O	T	Suma	O	T	Suma
D52 MÚK Mikul. J – st. hranice	11427	3227	14654	11777	3651	15428	11989	3756	15745

Dopravní intenzity pro stav bez záměru D52, nulová varianta – roky 2028, 2030, 2050

Silniční úsek	Rok 2028			Rok 2030			Rok 2050		
	O	T	Suma	O	T	Suma	O	T	Suma
I/52 Mikulov – st. hranice	10909	3108	14017	10938	3175	14113	11123	3581	14704

Z hlediska vlivu na ovzduší jsou v území navrhovaného záměru dle údajů ČHMÚ splněny imisní limity všech sledovaných imisních charakteristik. Hodnoty oxidu dusičitého I_{Hr}, pro PM₁₀ – roční a PM_{2,5} se ve stavu se záměrem očekávají v roce 2050 příspěvky v desetinách µg·m⁻³, pro benzen v tisícinách µg·m⁻³ a pro benzo(a)pyren v tisícinách ng·m⁻³ oproti výhledovému stavu v roce 2050 bez záměru. Ve světle těchto informací a na základě vyhodnocení provedeného v rozptylové studii není třeba očekávat vlivem provozu záměru u žádné ze sledovaných imisních charakteristik v blízkosti státní hranice překročení imisního limitu.

Z hlediska hlukového zatížení je zřejmé, že v důsledku výše uvedených nárůstů intenzit dopravy (cca 7 % v roce 2050, v důsledku realizace záměru) nelze v souvislosti se záměrem očekávat významné navýšení hlukové zátěže v blízkosti státní hranice. K relativně významnějšímu

nárůstu hlukové zátěže může dojít v důsledku zvýšení rychlosti (na 130 km/hod). Hodnota ekvivalentní hladiny hluku ve vzdálenosti 100 m od osy dálnice je v místě hranice pro výhledový rok 2050 s realizací záměru pro den 61,8 a pro noc 56,8 dB (vypočteno pro nejvyšší povolenou rychlost 130 km/hod), zatímco pro nulovou variantu v témže roce jsou hodnoty 55,2 dB pro den a 51,0 dB pro noc (přičemž nárůst intenzit dopravy v souvislosti se záměrem je výše uvedených cca 7 %, 1041 vozidel). Pro srovnání, hodnoty pro rok 2022 pro nulovou variantu byly dopočteny 54,5 dB ve dne a 50,1 dB v noci (nárůst intenzit dopravy u nulové varianty z r. 2022 k r. 2050 je cca 13 %, 1709 vozidel). Z uvedených dat lze dovodit závěr, že nárůsty hlukového zatížení jsou odvislé spíše od zvýšení rychlosti vozidel než od nárůstu intenzit dopravy, a pokud by nejvyšší povolená rychlost v prostoru státní hranice byla nižší, snížila se významně i hlukové zatížení v tomto prostoru. Díky očekávané koordinaci uvedení obou staveb do provozu, resp. díky jednotnému stanovení maximální povolené rychlosti v rámci obou staveb D52/A5 na obou stranách státní hranice není očekáváno žádné přeshraniční hlukové zatížení nad rámec sdíleného hlukového zatížení oběma stavbami D52/A5 (stejně jako jsou v současné době sdílené vlivy v důsledku I/52 a B7). Z hlediska hygienických limitů rovněž platí, že se v hraničním úseku, a to ani na území Rakouska, nenachází obytná zástavba, resp. chráněný venkovní prostor ani chráněný venkovní prostor staveb, kde by byly aplikovány hygienické limity hluku (nejbližší obytný objekt se nachází více než 650 m od státní hranice a dominantním zdrojem hluku zde je, resp. bude provoz na silnici B7, resp. dálnici A5).

Lze tedy shrnout, že vzhledem k očekávaným intenzitám dopravy a provedenímu vyhodnocení vlivu na hlukovou situaci a kvalitu ovzduší se vlivy záměru D52 neprojeví ani na veřejném zdraví. Významné přeshraniční vlivy na hlukovou situaci, kvalitu ovzduší a na veřejné zdraví nejsou očekávány. Tento fakt je ještě umocněn tím, že na území Rakouska se v blízkosti státní hranice nenachází žádná obytná zástavba, jak bylo uvedeno výše.

Z hodnocení provedeného pro záměr Dálnice A5 Nord Autobahn, úsek Poysbrunn – státní hranice Drasenhofen pro výhledový rok 2030 a intenzity dopravy 21 900 vozidel/24 hod, vyplývá, že budou splněny imisní a hlukové limity na území Rakouska. Z aktualizovaného dopravního modelu dle celostátního sčítání dopravy z roku 2020 a dat ze sčítání dopravy v Rakousku v roce 2019 byly dopravním modelem predikovány pro rok 2050 intenzity dopravy 15 745 vozidel/24 hod, které jsou nižší než posuzované hodnoty v rámci záměru dálnice A5. Proto je možné konstatovat, že vlivem zprovoznění záměru nedojde k překročení hygienických limitů hluku ani imisních limitů na rakouském území.

Ve všech sledovaných oblastech (obyvatelstvo a veřejné zdraví, ovzduší a klima, hluk a další fyzikální nebo biologické charakteristiky, půda, voda, přírodní zdroje, biologická rozmanitost, hmotný majetek a kulturní dědictví, dopravní infrastruktura, resp. jiné) nebyly při zpracování dokumentace identifikovány významné skutečnosti, které by svědčily o neakceptovatelném ovlivnění životního prostředí, resp. veřejného zdraví v dotčeném území v blízkosti státní hranice.

Zpracovatel posudku považuje z hlediska přeshraničních vlivů záměru za stěžejní potenciální vlivy na vody. Přes drobnou výhradu k podrobnosti popisu charakteru rozdílného režimu nakládání se srážkovými vodami v rámci letního a zimního provozu se zřetelem k ochraně hraničního toku

Včelínek potvrzuje, že dokumentací předkládané řešení je zásadním požadavkem na prevenci vzniku rizika ovlivnění kvality vody v povodí hraničního toku Včelínek, včetně uplatnění rozdílného režimu nakládání se srážkovými vodami dle období. V návaznosti na to navrhl další relevantní podmínky a za předpokladu jejich plnění nemá připomínky.

Z hlediska možných vlivů přesahujících hranice ČR byl zpracovatelem posudku prověřen v rámci místních šetření také kontext krajinných vlivů i v příhraniční oblasti Rakouské republiky. Zpracovatel posudku se zaměřil zejména na ověření vizuálního působení úseku 5206 z významného vyhlídkového bodu Kreuzberg (337 m n.m.), kdy je nejbližší bod k trase dálnice (stávající hraniční přechod) ve vzdálenosti cca 3,2 km (odpovídá zhruba vzdálenosti stávající silnice I/52 od vrcholů Dunajovických vrchů – Liščí kopec nebo Rochusberg). Z tohoto pohledu se trasa dálnice v dálkovém pohledu propíše do podnože pálavských bradel s dominantou Svatého kopečku a mikulovského zámku, přičemž bude částečně překrývána polohou Šibeničního vrchu. Z vyhlídkového bodu vrchu Kreuzberg nebude trasa D52 s ohledem na svou vzdálenost (přes 3 km) a geomorfologické poměry severně až SV od Šibeničního vrchu, kde trasa půjde částečně v zářezu, dosahovat významného (silného) vlivu z hlediska ochrany krajinného rázu a projeví se jen mírně nepříznivě na krajinu příhraniční oblasti.

Ve věci ovlivnění chemismu zemědělsky využívaných půd v okolí budoucí dálnice na české straně zpracovatel posudku uvádí, že chemismus je ovlivňován také způsobem a intenzitou hospodaření ve vazbě na konkrétní agrotechnické postupy a metody ochrany plodin před biotickými činiteli. Situace je analogická i na rakouské straně (bez možnosti regulace českými orgány ochrany životního prostředí). Z geomorfologických podmínek, kdy se křížení hraničního toku Včelínek nachází v nejnižším bodě hraničního úseku (190 m n.m.), vyplývá i okolnost, že z české strany dálnice prakticky nemohou být kontaminovány prostřednictvím eutrofizace povrchových vod pozemky na rakouské straně.

Závěrem lze z hlediska potenciálních přeshraničních vlivů záměru konstatovat, že dotčené území se nachází v lokalitě umístění záměru, a to nejvýše v rozsahu území dotčených obcí. Podle výsledků hodnocení jsou již v tomto nejbližším prostoru dodrženy všechny požadavky na ochranu životního prostředí a veřejného zdraví. V tomto kontextu je tedy, při zabezpečení požadavků ochrany životního prostředí a veřejného zdraví v nejbližším dotčeném území, vznik významných přeshraničních vlivů vyloučen. Vznik mírných vlivů je očekáván maximálně v úrovni sdílených vlivů na hlukovou situaci a ovzduší, dále v úrovni sdílených vlivů v oblasti světelného znečištění (zdrojem budou projíždějící vozidla a ve výjimečných případech v důsledku osvětlení plochy pro Policii ČR). Z hlediska ostatních složek životního prostředí jsou vyloučeny i mírné vlivy přesahující státní hranici. Výběr varianty přechodu přes VDNM nemá na přeshraniční vlivy žádný dopad.

Jiné vlivy – možnost kumulace

Významné negativní kumulativní vlivy záměru „D52 Pohořelice – st. hranice + SSUD Pohořelice“ byly vyloučeny, při respektování opatření spojených s posuzovaným záměrem a podmínek tohoto závazného stanoviska lze vlivy posuzovaného záměru považovat za přijatelné v obou navrhovaných variantách.

V případě hodnoceného záměru, kterým je rozsáhlá liniová stavba, se dokumentace z hlediska kumulativních a synergických vlivů zaměřila zejména na kumulace vlivů spojených se znásobením migrační bariéry stavby, zábory pozemků a rušením, a především byly posouzeny vlivy související s dopravou. Podkladem pro zpracování dokumentace EIA byl dopravní model zpracovaný SUDOP, 01/2024. V modelu jsou uvažovány i všechny okolní silniční stavby, které by mohly mít na řešenou oblast výraznější vliv. Na základě výstupů dopravního modelu byla zpracována hluková a rozptylová studie a vyhodnoceny vlivy na veřejné zdraví (detaily viz také příslušné části stanoviska – *Vlivy na obyvatelstvo a veřejné zdraví, Vlivy na ovzduší a klima a Vlivy na hlukovou situaci a event. Další fyzikální a biologické charakteristiky*).

Vlivy na hlukovou situaci, ovzduší a veřejné zdraví

Záměr dálnice D52 ukončený na českém území v prostoru státní hranice v místě současného hraničního přechodu Mikulov/Drasenhofen bude v budoucnu (po dokončení výstavby) pokračovat na území Rakouska prostřednictvím dálnice A5 Nordautobahn. Současná rakouská dálnice A5 ve svém čtyřpruhovém uspořádání nyní končí u obce Poysbrunn, dále je vybudován obchvat obce Drasenhofen (v polovičním profilu) a směrem ke státní hranici na sever od obchvatu Drasenhofenu vede silnice B7. Dopravní proud tak již nyní plynule přechází z I/52 na B7 a naopak, v budoucnu (po dokončení obou dálničních staveb) bude potom přecházet z D52 na A5 a naopak.

Dokumentace EIA byla zpracována na základě dopravního modelu (SUDOP, 01/2024), jež tvoří přílohu č. 16 dokumentace. Vypočtené zatížení silniční sítě dopravního modelu bylo kalibrováno dle celostátního sčítání dopravy (CSD) 2020, které mapuje intenzity dopravy na celém území ČR. Rovněž bylo přihlédnuto ke sčítání z roku 2016, a to nejen kvůli snížených intenzit dopravy v důsledku probíhající pandemie Covid-19, ale i kvůli uzavírce silnice I/52 (rekonstrukce mostu přes VN Nové Mlýny), která probíhala v době CSD 2020. Podkladem pro zpracování dopravního modelu (SUDOP, 01/2024) bylo také rakouské sčítání dopravy – Automatische Strassenverkehrszaehlung 2019 - Bundesweite Auswertung (Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie, 2020). V rámci dopravního modelu byla využita přepravní prognóza, která zahrnovala jak jádrové území hodnocené D52, tak navazující území ČR, ale i přeshraniční přepravní vazby na Polsko, Rakousko a Slovensko. Součástí koeficientů nárůstu celkového přepravního výkonu, a tím i matice přepravních vztahů, je mimo jiné i zohlednění hospodářského rozvoje řešeného území. Dopravní model tedy obsahuje i přeshraniční vztahy, avšak v potřebném okolí řešené oblasti pak byl výrazně zpodrobněn.

V rámci podkladů pro proces posuzování vlivů záměru „Dálnice A 5 Nord Autobahn, úsek Poysbrunn – státní hranice Drasenhofen“ na životní prostředí byl pro rakouské území zpracován dopravní model východ (Verkehrsmodell Ost – VMO) společnosti arealConsult Ges.m.b.H. Jako rok analýzy byl zvolen rok 2010 (stanovisko MŽP k tomu záměru bylo vydáno dne 8. 9. 2015). K tomuto roku bylo uvedeno dopravní zatížení v příhraniční oblasti u hranic s Českou republikou kolem 7 400 vozidel/24 hod. Pro stav s dokončenou A5 a D52 tento dopravní model predikoval intenzity dopravy na hranicích s Českou republikou na A5 v roce 2030 kolem 21 900 vozidel/24 hod. Dopravní model zpracovaný v rámci dokumentace EIA (na základě celostátního sčítání dopravy (CSD) 2020 a s využitím dat z rakouského sčítání dopravy z roku 2019 na silnici B7 v blízkosti hraničního úseku)

predikuje intenzity dopravy v hraničním úseku pro rok 2030 15 428 vozidel/24hod. Je zřejmé, že oba modely predikují relativně rozdílné intenzity dopravy, což lze vysvětlit skutečností, že nelze dosáhnout totožného výsledku dvou nezávisle vznikajících dopravních modelů, zejména v takto rozdílném čase vzniku (2010 x 2024). Pozn. - *Pro možnost plnohodnotného srovnání predikcí dopravních modelů by byla potřebná úplná a souběžná koordinace v reálném čase, a to od začátku až do konce tvorby dopravního modelu.*

Na základě dostupných informací je tak možné konstatovat, že predikovaná intenzita dopravy v hraničním úseku pro rok 2030 ve výši 15 428 vozidel/24 hod dle dopravního modelu (SUDOP, 01/2024) odpovídá aktuálnímu stavu poznání nárůstu automobilové dopravy v zájmovém území na české i rakouské straně. Uvedená skutečnost je podložena daty ze sčítače dopravních intenzit na hranici ČR z roku 2022 (12 995 vozidel/24 hod). V návaznosti na hodnoty predikované dopravním modelem (SUDOP 01/2024) bylo provedeno vyhodnocení vlivu záměru D52 na jednotlivé složky životního prostředí (zejména ovzduší, hluk a veřejné zdraví).

Z hlediska kumulace zdrojů hluku je dále podstatné, že na začátku úseku stavby D52 Pohořelice – st. hranice je plánováno mimoúrovňové křížení s železniční tratí, jež je aktuálně ve fázi studie proveditelnosti. Ve studii uváděná varianta 5 uvažuje s propojením navrhované VRT Brno – Šakvice a stávající tratí Břeclav – Znojmo pomocí novostavby pro maximální rychlost 230 km/h. Celková délka novostavby zde činí přibližně 30 km. Novostavba se od plánované VRT odpojuje poblíž Unkovic a do tratě Břeclav – Znojmo se napojuje přibližně v polovině mezistaničního úseku Hrušovany nad Jevišovkou – Šanov – Božice u Znojma. Součástí novostavby propojení je i ŽST Pohořelice. Dle harmonogramu je předpoklad realizace v letech 2027-2031. Dle platné legislativy nejsou pro kumulativní vliv stanoveny hygienické limity hluku, proto není možné případně vypočtené ekvivalentní hladiny akustického tlaku A z kumulace zdrojů hluku (ze silniční dopravy a z železniční dopravy) porovnávat s hygienickým limitem. V současné době není ani možné dopočítat kumulativní ekvivalentní hladiny hluku, jelikož není známo 3D těleso plánované železniční trati ani dopravní technologie. Spolupůsobení obou zdrojů hluku bude u plánované SSUD Pohořelice a u průmyslových a zemědělských areálů – Pohořelice, průmyslová zóna jih a v lokalitě Velký Dvůr. Novostavba trati dále pokračuje v souběhu s již hotovou částí D52 u Pohořelice, kde je stávající protihluková stěna. Nejbližším chráněným objektem u křížení úseku dálnice D52 s novostavbou trati je objekt občanské vybavenosti Pohořelice, Velký Dvůr č.p. 279, tento objekt má být v rámci stavby dálnice D52 demolován. V rámci zpracování projektu novostavby trati bude nutné hlukové posouzení železničního provozu a případný návrh protihlukových opatření pro splnění hygienických limitů hluku. Základní hygienické limity hluku pro novostavby trati jsou 60/55 dB pro den/noc pro chráněný venkovní prostor stavby.

Křížení novostavby s jednokolejnou tratí u slaniska u Mikulova je mimo obytnou lokalitu, tzn. nejsou v blízkosti žádné chráněné prostory, pro které by byly stanoveny hygienické limity hluku. Nejbližšími objekty jsou objekty průmyslového areálu.

Z hlediska kumulativních vlivů na imisní situaci rozptylová studie uvažovala i další připravované stavby v území. V této souvislosti uvádí, že imisní dopady ze stavební činnosti na vzdálenějších úsecích navazujících dopravních staveb, u kterých budou dodržována základní

opatření pro redukci imisních příspěvků ze stavební činnosti, již nebudou mít na hodnocenou zástavbu v bezprostřední blízkosti záměru významný vliv, a celkově konstatuje, že imisní limity budou plněny i při souběžné výstavbě navazujících dopravních tras v území.

V rámci dokumentace byla dále zhodnocena možnost kumulace vlivů z imisní zátěže a hluku v souběhu s realizací záměru „Opatření ke zlepšení podmínek předmětu ochrany přírodní rezervace Věstonická nádrž a ptací oblasti Střední nádrž VD NM a vodohospodářské funkce soustavy střední a dolní nádrže Nové Mlýny“. Dokumentace uvádí, že pokud by souběh stavebních prací nastal (a hrozila tak možnost kumulace zejména v případě hluku, emisí z mobilních zdrojů a z obslužné staveništní dopravy), bude zahrnut do aktualizované akustické a rozptylové studie, které jsou podmínkou další přípravy záměru D52 úseku 5205. Tím je zajištěno dodržení legislativních podmínek pro přípravu záměru. Dle dokumentace lze kumulativní vliv provozu s předloženým záměrem vyloučit. Vyplyvá to z povahy záměru D52, který představuje především provoz a údržbu na komunikaci umístěné v horní nádrži, a ze skutečnosti, že záměr týkající se úprav především ve střední nádrži VDNM ve fázi provozu žádné nové vlivy na životní prostředí či obyvatelstvo nevyvolává.

Z hlediska možnosti souběhu vlivů stavby D52 Pohořelice – st. hranice se záměrem „Thermal Pasohlávky a. s. - Resort Pálava“ (souhlasné závazné stanovisko k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí ze dne 14. 8. 2019), který je umístěný na severním břehu horní nádrže VDNM západně od autokempu Merkur a areálu Aqualand Moravia (mezi stávajícím Kempem u Jezera a obcí Pasohlávky) a je od záměru D52 vzdálen cca 1,8 km, dokumentace nepředpokládá žádné kumulativní vlivy ať už z hlediska hluku, ovzduší či další.

Z hlediska možných kumulativních a synergických vlivů je podstatná i skutečnost, že podstatná část záměru je vedena ve stávající stopě silnice I/52. K obsluze území po přerušení stávající silniční sítě v některých úsecích (a tím znemožnění obsluhy přilehlého území silnicemi nižších tříd) bude částečně využita stávající silnice I/52 (nově značená jako silnice II/396), v okolí Nové Vsi potom přeložka silnice II/395. V rámci projednávání připomínek k dokumentaci na obou veřejných projednáních záměru výrazně rezonovala otázka vlivů v místní části Nová Ves města Pohořelice, jelikož realizací záměru by toto sídlo prakticky přišlo o obchvatovou komunikaci, kterou představuje dnešní stopa silnice I/52, a také by de facto ztratilo obslužnou komunikaci podél budoucí D52, z čehož vyplývá riziko zvýšených průjezdů zastavěným územím a tím i kumulace vlivů z dopravy. Tato situace je řešitelná vytvořením souběžné obslužné komunikace podél D52 s tím, že bude v maximální možné míře využito i stopy stávající silnice I/52. Tuto komunikaci je totiž možné důsledně realizovat v rámci koridoru vymezeného pro dálnici D52 platnými ZÚR Jihomoravského kraje. Vlivy této komunikace jsou tedy zahrnuty ve stávajícím vyhodnocení koridoru dálnice D52 z hlediska dopadů na akustickou a imisní situaci, veřejné zdraví a další vyhodnocované složky životního prostředí, také stávající silnice I/52 se v rámci tohoto koridoru již v současné době nachází. Nelze tedy očekávat nové významné vlivy způsobené realizací souběžné obslužné komunikace obce Nová Ves (např. hluk, veřejné zdraví, ovzduší, kontext ovlivnění kvality podzemních či povrchových vod).

Hodnocení zdravotního rizika v důsledku synergického působení hlukové a imisní zátěže lze teoreticky uvažovat v případě systémově působících složek zátěže za předpokladu, že působí na stejnou orgánovou soustavu. Bude se jednat výhradně o kardiovaskulární systém, neboť pouze pro něj jsou k dispozici metodické podklady pro kvantifikaci míry poškození zdraví vlivem hluku. Oba faktory pochopitelně působí i na jiné orgánové soustavy (např. hluk ovlivňuje též nervovou soustavu, znečištění ovzduší pak zejména soustavu respirační), u nichž však nedochází k jejich společnému působení, nebo se jedná o působení zcela zanedbatelné. I v případě kardiovaskulárních onemocnění (KVO) se však jedná spíše o teoretický koncept, neboť mechanismus působení je u obou faktorů značně odlišný.

Vlivy na povrchové a podzemní vody a na půdy

Z hlediska kumulace vlivů na vody dokumentace hodnotila zejména možnost souběhu vlivů na povrchové vody se záměrem „Dálnice A 5 Nord Autobahn, úsek Poysbrunn – státní hranice Drasenhofen“. Dálnice A5 představuje pokračování dálnice D52 na území Rakouska. Na hraničním přechodu Mikulov/Drasenhofen bude v budoucnu na D52 navazovat rakouská dálnice A5, která ve svém čtyřpruhovém uspořádání nyní končí u obce Poysbrunn. Obchvat obce Drasenhofen vybudovaný v polovičním profilu byl uveden do provozu v roce 2019.

Možná kumulace vlivů D52 a A5 z odvodnění se předpokládá v Dyji (resp. horní nádrži VDNM), neboť odvodnění hraničního úseku A5 je na rakouském území řešeno právě do toku Dyje, ovlivnění však není významné. V rámci dokumentace, resp. přípravy stavby D52 bylo provedeno podrobné posouzení možné kumulace vlivů zimní údržby (zejména koncentrací chloridů) dálnice D52 s rakouskou dálnicí A5. Odborný posudek vlivu vypouštění znečištěných vod ze zimního provozu dálnice D52 (5206) do horní nádrže VDNM (HG Partner s.r.o., 03/2018) hodnotil vliv zimní údržby dálnice D52 na VDNM, včetně započtení přítoků vod ze zimní údržby z rakouské dálnice A5. Výsledky potvrdily, že ani při souběhu D52 a A5 nedojde k překročení limitních hodnot koncentrace chloridů v horní nádrži VD Nové Mlýny.

Potenciální kumulativní ovlivnění toku Včelínek z odvodnění včetně kumulace s dálnicí A5 v jednotlivých etapách výstavby bylo posouzeno v rámci podkladu dokumentace (*Dálnice D52, stavby 5205 a 5206.1-4, TP k zavedení systému likvidace vod znečištěných CHRL*). Bylo prokázáno, že i při zohlednění kumulativního vlivu D52 a A5 nedojde k překročení limitu 150 mg/l koncentrace Cl iontů ve vodoteči v roční bilanci.

Dokumentace v této souvislosti uzavírá, že vliv provozu dálnice A5 na koncentrace chloridů v tocích nelze zanedbávat, a to zejména v některých možných fázích rozestavěnosti všech staveb. Nicméně celkové kumulované vlivy na Dyji a potok Včelínek lze považovat ve všech variantách za akceptovatelné. Vzhledem k vyšší přítomnosti chloridů na základě přirozeného pozadí, se nepřepokládá ani negativní kumulace vlivů na EVL Slanisko u Nesytu a EVL a PO Lednické rybníky. Způsob nakládání s vodami v příhraničním úseku je podrobněji popsán v části „Přeshraniční vlivy“ tohoto závazného stanoviska EIA.

V souvislosti s nutností provedení kompenzačních opatření za ztrátu objemu VDNM byl dále z důvodů možného střetu těchto navrhovaných kompenzačních opatření v podvariantě 2 a 3 hodnocen souběh (kumulace) vlivů se záměrem „V.T1.1 Udržitelná strategie řízení sedimentů pro

nádrž Nové Mlýny" (konkrétně s úsekem uvažovaným pro management splavenin), na základě čehož došlo ke změně návrhu kompenzačních opatření. Návrh kompenzačních opatření byl upraven tak, aby byl v souladu s výše uvedeným záměrem. V oblasti soutoku Jevišovky s Dyjí vznikne sedimentační prostor pro zachytávání hrubších splavenin – v místě soutoku bylo obdobné řešení navrženo jako jedna z variant v rámci výše uvedeného záměru. Možné kumulativní vlivy byly tedy vyhodnoceny a minimalizovány již ve stadiu příprav návrhu kompenzačních opatření.

Kumulativní vlivy zahrnující riziko kvalitativního ovlivnění podzemních vod během provozu dálnice jsou eliminovány především návrhem odvodnění komunikace. Trvalé ovlivnění režimu podzemních vod se nepředpokládá. Rovněž kumulativní vlivy na půdy lze při respektování opatření spojených s posuzovaným záměrem a podmínek tohoto závazného stanoviska považovat, především vzhledem k charakteru záměru, za přijatelné.

Vlivy na biologickou rozmanitost

Rozvoj sídelní a dopravní infrastruktury s intenzifikací zemědělské výroby přináší určující vlivy na stav biodiverzity a fungování ekosystémových služeb (zejména homogenizace krajiny, fragmentace biotopů, zastavování krajiny na úkor přírodních ploch, šíření invazních rostlin, rušivé vlivy (hluk, osvětlení) či riziko znečišťování okolí).

Kumulativní vlivy z hlediska hluku, znečištění ovzduší či světelného znečištění jsou reprezentovány působením imisních příspěvků většího počtu zdrojů emisí, hlukem či osvětlením z více komunikací a zdrojů na faunu, flóru a ekosystémy. Synergické působení uvedených vlivů je relevantní zejména pro faunu. Jedná se o další omezení migrace a volné průchodnosti krajinou a rušivé vlivy, které jsou dány zejména hlukem, světelným znečištěním, příp. znečištěním ovzduší. Již stávající silnice I/52 představuje poměrně výraznou migrační bariéru, negativně se bude projevovat také souběh několika liniových staveb. Nižší vliv na migraci představuje realizace varianty B – estakáda (mj. dojde na stávající hrázi k významnému omezení provozu). Při realizaci varianty A – násyp zůstane situace obdobná v případě vodních organismů, neboť bariéru představuje hráz mezi vodními nádržemi. Pro obratlovce dojde rozšířením bariéry ve variantě A ke zhoršení podmínek s ohledem na propojení jejich populací na obou stranách hráze. Pro zlepšení migrační prostupnosti území v obou navržených variantách byla stanovena příslušná opatření (blíže k migraci viz příslušný oddíl kapitoly Vlivy na biologickou rozmanitost (fauna, flora, ekosystémy)). Rovněž mimoúrovňové křížení s železniční tratí na začátku stavby dálnice D52 představuje další, významnou migrační bariéru v širším území. Nicméně v úseku na začátku hodnoceného úseku D52 a křížení s navrženou železnicí je již v současnosti vytvořen poměrně komplikovaný dopravní uzel, vč. průmyslové zóny, což již nyní migrace prakticky neumožňuje.

Ze synergického vyhodnocení vlivů prevence střetů provozu s letouny a ptáky vyplynula potřeba pro obě varianty přechodu horní nádrže VDNM navrhnout příslušné ochranné bariéry (proti střetům ptáků s dopravou, zároveň snižují rušení živočichů světly projíždějících automobilů), které mohou rovněž plnit funkci ochranné stěny před šířením světelného znečištění do obytné či rekreační zástavby v okolí nádrže. Dalšími pozitivními efekty navržených ochranných bariér jsou omezení vnikání dalších živočichů na území vozovky a protihluková funkce.

S ohledem na skutečnost, že záměr vede převážně ve stopě stávající komunikace s již velkou mírou stávajících rušivých faktorů, nejsou rušivé vlivy v území novým jevem. Jako nepřiliš významné by bylo možno označit dotčení přírodních biotopů, neboť jejich dotčení je omezené jen na velmi krátké úseky. Při zohlednění již zapracovaných opatření (mostní objekty jako migrační průchody, clonící funkce bariér), včetně dále navržených opatření k minimalizaci či kompenzaci vlivů (vhodné vegetační úpravy, optimalizace parametrů migračních objektů či jejich doplnění, návrh náhradních biotopů, PHS a další), jsou tyto vlivy i při svém spolupůsobení hodnoceny jako přijatelné, a to pro záměr v celém svém rozsahu a pro obě navrhované varianty.

Veškeré vlivy na jednotlivé složky životního prostředí se v konečném důsledku promítají jak do vlivů na obyvatelstvo, tak do vlivů na živé části přírody, zejména faunu. Proto je kumulativní působení vlivů záměru ve své podstatě v souhrnu obsaženo v hodnocení všech předpokládaných vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví, a to pro obě posuzované varianty. V rámci jednotlivých podkladových expertních studií přílohou části dokumentace EIA byly relevantní kumulace vyhodnoceny. V souhrnu lze konstatovat, že potenciální vlivy odpovídají charakteru území a charakteru záměru a při přijetí uložených opatření jsou přijatelné i z hlediska svého kumulativního, příp. synergického působení.

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

Předmětem záměru je realizace dálnice D52 v úseku Pohořelice – státní hranice ČR/Rakousko a dále výstavba střediska správy a údržby dálnice (SSUD) na jižním okraji města Pohořelice. V severní části se jižně od města Pohořelice stavba napojuje na stávající těleso dálnice D52, v jižní části je stavba ukončena na státních hranicích s Rakouskem, kde bude napojena na rakouskou dálnici A5, a stane se tak důležitou součástí evropské silniční sítě TEN-T Baltsko-jadranského koridoru. Celková délka stavby je 23,1 km. Záměr představuje čtyřpruhovou, směrově rozdělenou komunikaci kategorie D 26/130 a je členěn na tři základní úseky: 5204, 5205 a 5206 a dále SSUD Pohořelice. Úsek 5204 se nachází v severní části stavby, od napojení na dálnici D52 u Pohořelice až po napojení větví nově navržené MÚK Ivaň na stávající silnici I/52 (cca 2 km od břehových partií VN Nové Mlýny), úsek 5205 je úsekem vedoucím převážně přes horní nádrž VD Nové Mlýny a úsek 5206 je lokalizován od jižního břehu VN Nové Mlýny (cca 1 km od břehových partií VN Nové Mlýny) až po státní hranici ČR/Rakousko. Pouze úsek 5205 je posuzován ve dvou variantních řešeních, ostatní úseky jsou navrženy v jedné variantě.

Úsek 5204 – Pohořelice – VN Nové Mlýny

Předmětem této části záměru je úsek dálnice D52 o délce 6 840 m. Počátek úseku 5204 je umístěn do výjezdu z MÚK Pohořelice Jih a konec úseku do místa napojení větví nově navržené MÚK Ivaň na stávající silnici I/52. Osa nově navržené dálnice D52 je vedena převážně v celém úseku 5204 přibližně 0,50 až 1,0 m dovnitř od levé hrany vozovky stávající silnice I/52. Za Novou Vsí se trasa D52 od silnice I/52 vzdaluje východním směrem z důvodu nedostatečného poloměru směrového oblouku na stávající silnici. Za upraveným směrovým poloměrem se trasa vrací do původní polohy vůči stávající silnici I/52. Výškově trasa respektuje v co největší míře niveletu stávající silnice I/52.

Součástí záměru je kromě realizace samotné dálnice v úseku 5204 i nově navržená MÚK Ivaň, která nahradí stávající úrovně křížení silnice I/52 se silnicí z obce Ivaň do obce Pasohlávky. Křížení řešené nadjezdem silnice III/41621 na dálnici končí v okružní křižovatce, která má 5 paprsků. Jeden vedoucí zmíněnou silnici do obce Pasohlávky, další napojuje přeložku silnice II/396 vedoucí do obce Vlasatice a místní části Nová Ves, třetí silnici III/39614 do obce Pasohlávky, čtvrtý v budoucnu povede do rekreačního areálu Pasohlávky a pátý paprsek slouží pro napojení západních větví MÚK Ivaň z dálnice. Zmíněné napojení rekreačního areálu Pasohlávky zůstane do doby výstavby úseku 5205 zaslepeno. Úsek 5204 má celkem 2 dálniční mosty a 2 nadjezdy nad dálnicí.

Trasa dálnice v úseku 5204 si dále vyžádá úpravu stávajících úrovněvých křížení, a to v křižovatce Proklatá (křížení se silnicí II/381). Zde je navržené mimoúrovňové křížení nadjezdem silnice II/381 nad dálnicí, zaústěné do okružní křižovatky, kde se mimo zmíněné silnice dále napojí silnice II/395 z obce Pohořelice, silnice III/39611 z obce Vlasatice a silnice III/39616 z místní části Nová Ves. V křižovatce se nachází přeložené autobusové zastávky, na které navazuje chodník vedoucí do lokality Velký Dvůr.

Kromě zmíněných křížení lze mezi větší úpravy silniční sítě dále zařadit souběh dálnice, silnice III/39616, cyklostezky a lesní cesty mezi křižovatkou Proklatá a začátkem místní části Nové Vsi.

Úsek 5205 – přechod vodní nádrže Nové Mlýny

Úsek 5205 je řešen ve dvou variantách přechodu přes vodní nádrž Nové Mlýny. Na severu se v místě mimoúrovňové křižovatky se silnicemi III/41621 a III/39614 (Ivaň, Pasohlávky) napojuje na úsek 5204. V úseku 5205 se nenachází žádná mimoúrovňová křižovatka. Mostní objekty jsou navrženy pro každou variantu samostatně a jedná se o spojitý nosníky středního rozpětí.

Úsek 5205 – Varianta A – samostatný násyp

Návrh řešení varianty A spočívá v umístění dálnice D52 na samostatný násyp vedený v souběhu se stávající hrází a umožňující zajištění obsluhy přelivného objektu stejným způsobem, jakým je realizován v současnosti. Návrh splňuje požadavky aktuálně platné ČSN 73 6101 kladené na kategorii D 26/130. Z tohoto důvodu směrové a výškové vedení dálnice nekopíruje průběh souběžně vedené stávající silnice I/52, ale je mírně upraveno a nachází se na mírně vyvýšené niveletě oproti stávající silnici I/52. Prostor mezi tělesem D52 a stávající silnicí I/52 bude v místě přechodu nádrže dosypán zeminou.

Počátek trasy je umístěn do napojení větví nově navržené MÚK Ivaň na stávající silnici I/52 (přibližně 500 m jižním směrem od MÚK Ivaň), kde končí stavba 5204. Příčně je osa umístěna do východní hrany vozovky stávající silnice I/52. Trasa začíná přechodnicí dlouhou 234 m, na kterou navazuje pravotočivý oblouk o poloměru $R = 1650$ m se souměrnou výstupní přechodnicí. Následuje inflexně umístěný protisměrný levotočivý oblouk o poloměru $R = 1080$ m s přechodnicemi délky 168 m. Oblouk obchází na východě se nacházející Mušovský luh a dalším inflexně umístěným protisměrným pravotočivým obloukem se vyhýbá okrajové části parkoviště Aqualand Moravia. Tento oblouk vedený již v blízkosti stávající hráze má poloměr $R = 840$ m a přechodnice délky 148 m. Za obloukem trasa vede v těsném souběhu se stávající hrází. U přelivného objektu se

od hráze nepatrně oddaluje tak, aby zde vznikl prostor pro most na dálnici. Za mostem následuje levotočivý oblouk o poloměru $R = 1080$ m s přechodnicemi délky 168 m, na který navazuje tečna končící na jižním břehu nádrže. Na tuto tečnu navazuje poslední oblouk na trase o poloměru $R = 1310$ m s přechodnicemi délky 191 m. Do konce výstupní přechodnice oblouku je umístěn i konec trasy, na který se napojuje stavba 5206. Celková délka činí 5,560 km.

Z hlediska výškových poměrů bude niveleta dálnice na násypu ve svém maximu dosahovat cca 5,5 m nad hladinu zásobního prostoru, niveleta stávající silnice I/52 vedoucí po hrázi horní nádrže je ve výšce cca 2,2 m nad hladinou zásobního prostoru. Jako součást záměru se předpokládá realizace ochranných bariér vysokých 4 m, tzn. celkově bude násyp i s těmito bariérami dosahovat max. cca 9,5 m nad hladinu zásobního prostoru.

V úseku 5205 ve variantě A jsou navrženy tři mosty. Most na D52 přes biocentrum, dále most v rámci násypu u přelivného objektu hráze a poslední most přes biokoridor a cyklostezku.

Samostatný násyp D52 v úseku přechodu přes VD Nové Mlýny má trasu a výškové uspořádání vycházející z požadavků na vedení komunikace v daných parametrech a nekopíruje z uvedeného důvodu násyp hráze VD (a trasu silnice I/52) zcela přesně. V příčném řezu místy násyp D52 přiléhá na násyp hráze horní nádrže VDNM, v jiné části úseku se od násypu hráze mírně vzdaluje. Mezi násypy nebudou ponechávány „mrtvé prostory“, ale budou zasypány v souběhu se sypáním násypu D52. Úsek D52 souběžný s funkčním přelivným objektem v hrázi horní nádrže VD NM bude řešen jako přemostění o devíti polích. Spodní hrana mostovky bude výškově posazena na kótu 1,64 m (minimálně) nad MBH (mezní bezpečná hladina) = 171,80 m n.m., tj. 2,02 m nad Hz (hladina zásobního prostoru) = 171,42 m n.m.

V příloze č. 8 dokumentace EIA (Vliv nového násypu na těleso stávající hráze) byly řešeny dva reprezentativní řezy tělesa nového násypu, které poskytují představu o parametrech technického řešení varianty A, a to ve staničení km 25,350 a km 26,850. V obou vybraných místech bude nový násyp přiléhat ke stávajícímu tělesu hráze a bude zasahovat zhruba do cca 1/4 (v km 25,350) a 1/3 (v km 26,850) koruny stávající hráze. Výška původního násypu je cca 4,3 m s šířkou koruny 14,0 m a svahy ve sklonu 1:1,75 v horní části svahu nad kamenným pohozelem a ve sklonu 1:2,5 v dolní části svahu. Ve vybraných místech bude výška nového násypu cca 2,9 m (v km 26,850) a 2,7 (v km 25,350) nad korunou stávajícího tělesa násypu a šířka koruny nového násypu bude dosahovat přibližně 30 m, v některých úsecích i více (např. v dokumentaci EIA uvedený vzorový příčný řez dálnice na samostatném násypu s připojovacím pruhem zobrazuje celkovou šířku zpevněné části koruny komunikace včetně středového dělicího pásu 26,25 m a nezpevněných krajnic cca 3 m).

Pro výstavbu násypu tělesa komunikace bylo navrženo více technologií, přičemž o jejich výběru dosud nebylo rozhodnuto s tím, že výběr bude proveden v rámci případné navazující projektové přípravy. Zvažovanými technologiemi byly budování násypu při nesnížené hladině (170,70 m n.m.) pod ochranou provizorní jímky ze štětovnic, budování násypu přímým sypáním kameniva (min. hmotnost 150 kg/kus) do vody a rozhrnováním materiálu do vody při mírně snížené hladině (170,00 m n.m. – stálé nadržení střední nádrže), nebo budování násypu při výrazně snížené hladině (s touto technologií v rámci jednání správce nádrže (Povodí Moravy s.p.) vyslovil nesouhlas,

proto ji následně oznamovatel vyloučil). Pokud by v období výstavby byly omezovány funkce vodního díla (vč. podmínek ochrany přírody), bylo by nutné pro období výstavby připravit a projednat změnu manipulačního řádu (tj. „manipulační řád pro období výstavby“). Z hlediska omezení kvalitativních vlivů výstavby na povrchové vody je optimální metodou fyzické oddělení staveniště od zbytku nádrže, jako vhodnější se z tohoto pohledu tedy jeví technologie budování násypu pod ochranou provizorní jímky ze štětovnic. Před započítáním stavby nového násypu bude odstraněna vrstva bahenních náplav, která by mohla negativním způsobem ovlivnit konsolidaci nového i stávajícího násypu. Celkový objem materiálu potřebného na vybudování násypu je dle podkladových materiálů předpokládán ve výši cca 580 000 m³. Bez ohledu na vybranou technologii výstavby násypu tělesa byly uloženy relevantní podmínky za účelem minimalizace vlivů na vody v etapě výstavby (vlastnosti odtěženého sedimentu, stavební postupy neohrožující kvalitu vody a bezpečnost násypového tělesa).

Na základě projednání varianty A – násyp se správcem nádrže (Povodí Moravy s.p.) byly postupně vytipovány podvarianty kompenzací, které by měly nahradit zmenšení retenčního a zásobního prostoru nádrže v rozsahu odpovídajícímu úbytku příslušného objemu. Zmenšení zásobního objemu nádrže vlivem výstavby D52 ve variantě A se předpokládá v objemu cca 97 tis. m³ a zmenšení retenčního objemu cca 16 tis. m³ (současný zásobní objem nádrže činí 3 970 tis. m³ a současný retenční objem 576 tis. m³, objem stálého nadržení činí 9 769 tis. m³). Celkově byly navrženy 3 podvarianty řešení:

- *Podvarianta 1* představuje úpravu reliéfu dna horní nádrže západně od lokality „Písky“ a zahrnuje odtěžení materiálu z plochy zátoky, tedy prohloubení dna na ploše cca 53 ha. Tato varianta však nenabízí dostatečný prostor k získání požadované kompenzace úbytku zásobního a retenčního objemu vodní nádrže (objem možné kompenzace zásobního prostoru nádrže ve variantě 1 činí cca 3 tis. m³).
- *Podvarianta 2* zahrnuje oblast nádrže na horním konci vzduť nad mostem spojujícím obce Pasohlávky a Brod nad Dyjí o ploše cca 70 ha. Území je ohraničeno ochrannými břehovými hrázemi. Uvažováno je s prohloubením dna v zátopě, především v území směrem ke konci vzduť. Ze zaměření je však zřejmé, že v požadovaném zásobním prostoru se nachází jen minimální množství materiálu, neboť stávající dno je většinou pod úrovní hladiny stálého nadržení (170,70 m n.m.). Ani ve variantě 2 tudíž není prostor pro požadovaný objem kompenzačních opatření (v zásobním prostoru nádrže se v této lokalitě nachází pouze sediment v objemu cca 4 tis. m³, se kterým však není v rámci kompenzačních opatření uvažováno).
- *Podvarianta 3* představuje úsek horního vzduť v prostoru mezi bermami v délce cca 4,2 km (od silničního mostu u Drnholce směrem proti toku Dyje cca po dosah vzduť zásobní hladiny – železniční most u Jevišovky). Opatření zde spočívají v rozšíření kynety směrem do pravobřežní bermy. Podél paty ochranných hrází zůstane manipulační pruh šířky min 10 m. V části úseku je navrženo vybudování vedlejšího koryta, které bude oddělené hrázkou o šíři min 3 m, místy bude vystupovat nad hladinu a tvořit ostrovy. Část stávajících dřevin bude v tomto úseku ponechána. Prostor za hrázkou bude prohlouben na úroveň hladiny stálého

nadržení. V dalších částech dojde k rozšíření stávající kynety. Varianta 3 má nejvyšší potenciál kompenzovat předpokládaný úbytek zásobního a retenčního objemu nádrže. Z hlediska hmot zahrnuje podvarianta 3 až 87 tis. m³ vytěženého materiálu pro kompenzaci zásobního objemu, 15 tis. m³ vytěženého materiálu pro kompenzaci retenčního objemu a dále je nutné uvažovat i svrchní vrstvu zeminy (nad úrovní retenční hladiny) o objemu cca 120 tis. m³. Celkově se tedy jedná o 222 000 m³ vytěženého materiálu.

Objemy předpokládaných kompenzací v podvariantách 1 – 3 vychází ze zaměření úrovně dna a mocnosti sedimentu, které bylo prováděno ve velkém rastru a slouží tak především pro prvotní odhad. Podvarianta 1 (doporučená zástupci Povodí Moravy s.p.) byla z hlediska možného objemu kompenzace prověřována časově jako první. V průběhu zpracování studie *Návrh kompenzačních opatření VDNM – těžba a management sedimentu* (HG Partner, srpen 2023) však bylo zjištěno, že v dané podvariantě nelze požadované objemy kompenzovat. Z těchto důvodů byly společně s Povodím Moravy vytipovány další dvě podvarianty (č. 2 a 3), jejichž možnosti byly následně prověřeny. Současně s prověřováním podvariant z hlediska možných objemů kompenzace byly podvarianty vyhodnocovány z hlediska svých vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví. Do dokumentace EIA byly následně převzaty všechny 3 podvarianty bez ohledu na skutečnost, zda požadovaný objem kompenzace mohou naplnit či nikoliv. Na základě výše uvedeného lze shrnout, že zásobní prostor lze kompenzovat pouze v minimálním objemu v podvariantě 1 (v objemu 3 tis. m³) a primárně v podvariantě 3 (v objemu až 87 tis. m³). V podvariantě 2 se nachází v zásobním prostoru nádrže pouze sediment (4 tis. m³), který však není uvažován jako kompenzační opatření. Retenční objem je možné kompenzovat pouze podvariantou 3 (a to v objemu 15 tis. m³).

Úsek 5205 – Varianta B – estakáda přes horní nádrž

Celková délka nosné konstrukce estakády přes vodní nádrž je 2 424 m. Most o navržených 49 polích zachovává průběžné břehové linie. Světlá výška nad břehovou linií je 2,5 – 4,1 m a nad vodní hladinou 4,1 – 7,2 m. Do konce výstupní přechodnice je umístěn i konec trasy, na který navazuje stavba 5206. Celková délka trasy je 5,487 km.

Počátek trasy varianty B je umístěn cca 500 m jižně od MÚK Ivaň napojením na předchozí stavbu 5204. Směrově je osa umístěna do východní hrany vozovky stávající silnice I/52. Do tohoto bodu je také umístěn začátek přechodnice dlouhé 234 m, na kterou navazuje pravotočivý oblouk se souměrnou výstupní přechodnicí. Následuje směrově přímá část vedoucí v souběhu s hranicí EVL Mušovský luh. Na ni naváže pravotočivý oblouk, který míjí okrajovou část plochy hotelu Termal Mušov. Na tento oblouk, který dále pokračuje nad vodní plochou Horní nádrže, naváže inflexně levotočivý oblouk se shodnými parametry. Velikosti poloměrů oblouků byly voleny tak, aby nevyžadovaly změnu dostředného sklonu. Na oblouk končící na jižním břehu nádrže naváže krátká mezipřímá část, na kterou se napojí poslední oblouk na trase. Z předložených podkladů vyplývá, že estakáda volně kopíruje trasu stávající hráze (silnice I/52), přičemž nejdále se od ní nachází cca 150 m v oblouku v km 25,100 a dále se k ní postupně přibližuje. Zhruba od km 26,600 je trasa vedena souběžně se stávající silnicí I/52. Z hlediska lodní dopravy (zejm. vodní sporty, rekreační plavba a rybolov) pod estakádou i v prostoru mezi ní a stávající hrází dokumentace EIA uvádí, že na horní nádrži by se rizikovými v blízkosti estakády staly zejména windsurfing a kitesurfing,

nicméně v případě realizace varianty B v tomto prostoru (pod estakádou i mezi ní a stávající hrází) obecně dojde k omezení provozování vodních sportů (zákaz podplouvání) i lodní dopravy.

V úseku 5205 ve variantě B jsou navrženy čtyři mosty. Most na D52 přes biocentrum, most na D52 přes silnici II/396 (bude se jednat o v budoucnu případně přeznačenou dnešní silnici I/52), dále most na D52 přes VN Nové Mlýny s celkovou délkou 2424 m (nejdelší most v ČR) se světlou výškou nad břehovou linií 2,5 – 4,1 m, nad vodní hladinou 4,1 – 7,2 m, s příčným uspořádáním o volné šířce 12,5 m, a poslední most přes biokoridor a cyklostezku.

Z hlediska výškových poměrů bude niveleta dálnice na estakádě ve svém maximu dosahovat cca 10,5 m nad hladinu zásobního prostoru, niveleta stávající silnice I/52 vedoucí po hrázi horní nádrže je ve výšce cca 2,2 m nad hladinou zásobního prostoru. Jako součást záměru se předpokládá realizace ochranných bariér vysokých 4 m, tzn. celkově bude estakáda i s těmito bariérami dosahovat max. cca 14,5 m nad hladinu zásobního prostoru.

Pro zakládání opěr v celém rozsahu přechodu nádrže u varianty B se uplatní metoda zakládání s využitím jímkování stavenišť. Pro každou z opěr bude budována těsná stavební jímka ze štětovic (orientačně plocha 10 x 8 m). Staveniště (resp. základová spára násypu) se bude nacházet cca 1,5 – 4,0 m pod hladinou vody v nádrži. Jímka bude po vybudování odvodněna, dotěsněna a další stavební činnosti budou prováděny pod její ochranou.

Úsek 5206 – VN Nové Mlýny – státní hranice ČR/Rakousko

Předmětem tohoto úseku stavby je část dálnice D52 o délce 10 530 m. Úsek 5206 nahradí současnou dvoupruhovou směrově nerozdělenou silnicí I. třídy (převážně v kategorii S 11,5/80).

Na začátku úseku 5206 navazuje stavba provizorním připojením na stávající silnici I/52, která naváže na úsek 5205. Na konci stavby bude dálnice D52 dočasně ukončena v km 39,050 a provizorně připojena na stávající silnici I/52 cca 130 m od státní hranice s Rakouskem, a to do doby realizace posledního „hraničního“ úseku dálnice D52, kterým bude propojena dálnice D52 s rakouskou dálnicí A5.

Hlavní součásti navrhovaného díla jsou kromě stavby samotné dálnice D52 i 3 mimoúrovňové křižovatky (MÚK Perná, MÚK Mikulov sever a MÚK Mikulov jih), přeložka silnice I/40 v oblasti MÚK Mikulov jih, nový úsek silnice II/420 včetně 2 okružních křižovek, přeložky silnic II. a III. třídy včetně okružní křižovatky v obci Perná. Součástí záměru je v tomto úseku dále 11 dálničních mostů, 3 nadjezdy nad dálnicí, 7 mostních objektů na ostatních komunikacích, 3 nové nadchody pro zvěř (2 přes D52 a jeden přes původní I/52), přeložky účelových komunikací, přeložky a doplnění sítě polních cest, sjezdy na pozemky, odvodnění dálnice včetně vodohospodářských areálů, dálniční informační systém, protihluková opatření, oplocení dálnice, vegetační úpravy a přeložky nebo ochrana dotčených inženýrských sítí.

Středisko správy a údržby dálnice (SSUD) Pohořelice

Areál SSUD je situován při jižním okraji města Pohořelice do prostoru mezi stávající komunikací I/53 a navrhovanou prodlouženou rampou mimoúrovňové křižovatky se silnicí II/395. V souladu s požadavky na projektování SSUD (PPK-SUD) na operativní nasazení techniky jsou

garáže řešeny jako průjezdné, tj. jsou umístěny uprostřed zpevněné plochy areálu s vjezdy na severní straně a výjezdy na jižní straně garáží. Rozměry garáží vycházejí z vozového parku SSUD základní velikosti dle PPK.

Provozní budova SSUD je navržena při vjezdu do areálu. Součástí areálu jsou dále garáže, dílny, čerpací stanice pohonných hmot (ČSPH), sklad soli, solanky a veřejné parkoviště. V blízkosti služebního vchodu do objektu provozní budovy je situováno 9 parkovacích míst pro zaměstnance SSUD, v blízkosti provozní budovy je také ČSPH. Naproti výjezdům z garáží, tj. při jižním okraji areálu je navržen objekt dílen. Solankové hospodářství a sklad soli je uvažován na jihozápadní straně areálu. Přístřešky pro kontejnery v požadovaném počtu a velikosti jsou situovány mezi dílnami a solankou, tj. naproti výjezdům z temperovaných garáží. Boxy určené pro sypký materiál jsou navrženy v blízkosti přístřešku kolového nakladače, tj. při západní straně areálu.

Výstavba celého záměru dálnice D52 si dále vyžádá demolice řady větších i menších objektů (hájovna v oboře Proklatá, most přes Mlýnský náhon u rybníka Čahoun, čerpací stanice PHM v km 21,500 vlevo, čerpací stanice PHM v km 21,800 vpravo, most s ev. č. 52-060, most s ev.č. 52-061, areál odpočívky včetně budovy sociálního zařízení v km cca 33,560 vlevo, nevyužívaný areál hraničního přechodu, zastávkové přístřešky, reklamní poutače apod.).

Z hlediska změn v dopravní obslužnosti území lze uvést, že jediným sídlem u celé trasy navrhované dálnice (ve všech třech úsecích), které nedisponuje v rámci navrhovaného řešení záměru obchvatovou obslužnou komunikací mimo zastavěné území (resp. přichází o obchvatovou funkci stávající silnice I/52), je Nová Ves. Rizika negativních dopadů s touto okolností související byla proto ošetřena návrhem zmírňujícího opatření ze strany zpracovatele posudku, které bylo uloženo podmínkou č. 1 tohoto stanoviska (bližší viz znění podmínky č. 1 včetně jejího odůvodnění).

Dle názoru zpracovatele posudku je technické řešení záměru v dokumentaci EIA popsáno na úrovni znalostí, které odpovídají podkladům před vypracováním dokumentace pro povolení stavby. Je nutno konstatovat, že dokumentace EIA je vypracována v poměrně raném stadiu přípravy záměru v pojetí, které jednak sdružuje rozdílnou úroveň předchozí přípravy, kdy zejména úseky 5204 a 5206 vycházely ze samostatných dokumentací pro územní rozhodnutí/stavební povolení, které pak vzhledem k vývoji projednávání byly oznamovatelem staženy a v roce 2022 byly zadány práce na přípravě DUSP pro úseky 5204 a 5206, jednak jsou zatím jen rámcově nastíněny postupy pro fázi přípravy a realizace záměru. Dokumentace EIA v příslušných kapitolách rozvádí či obrazově dokládá parametry klíčových objektů z hlediska křížení vodních toků/vodních ploch, propustků a předkládá i rámcový nástin kompenzačních opatření, požadovaných Ministerstvem zemědělství ČR v rámci vyjádření k oznámení pro variantu A přechodu horní novomlýnské nádrže. Rovněž jsou předloženy prvky vodohospodářského řešení návrhu odděleného režimu nakládání se srážkovými vodami v letním a zimním provozu, včetně popisu a dokumentace prvků pro zachytávání vod ze zimní údržby komunikace. Uvedené podklady ve fázi rozpracované DUSP (úseky 5204 a 5206) a vyššího stupně TES (pro varianty A a B úseku 5205) umožňují provést vyhodnocení vlivů na životní prostředí.

V této souvislosti zpracovatel posudku konstatoval, že zatím vzhledem ke stupni přípravy záměru je poměrně obecně nastíněna fáze přípravy území a výstavby. Především se jedná

o překonání horní novomlýnské nádrže a o kontext úseků v kontaktu s lokalitami soustavy Natura 2000 a zvláště chráněnými územími přírody (v závěrečné části úseku 5206 D52 okraj PO Pálava a CHKO Pálava protíná), jakožto stěžejních úseků posuzovaného záměru, které vykazují potenciálně nejvyšší podíl střetů se zájmy ochrany přírody a krajiny především z hlediska zvláštních zájmů s ohledem na jejich koncentraci v uvedených prostorech. Teprve v roce 2021 bylo totiž rozhodnuto o změně koncepce přípravy a zajištění nového procesu posuzování vlivů na životní prostředí na záměr jako celek.

Pro úsek 5204 je zatím připraven Koncept DÚSP z roku 2022, pro úsek 5206 Koncept DÚSP z roku 2023, podklady pro úsek 5205 jsou zatím na úrovni technické studie s tím, že do navazující projektové dokumentace pro všechny úseky budou zapracovány požadavky, které vyplynou z tohoto závazného stanoviska.

Dle názoru zpracovatele posudku je technické řešení záměru pro potřeby posouzení vlivů na životní prostředí v dokumentaci nicméně dostačujícím způsobem popsáno a jsou respektovány požadavky na omezení, respektive vyloučení negativních vlivů na životní prostředí z hlediska vlastního záměru.

Technické řešení záměru je v dokumentaci popsáno na úrovni znalostí, které odpovídají podkladům před vypracováním finální verze dokumentace pro povolení záměru, byť je zjevné, že úroveň znalostí a úroveň detailu podkladů je u úseků 5204 a 5206 vyšší, než u úseku 5205.

Při dodržení všech legislativních požadavků na způsob provádění stavby lze technické řešení záměru považovat za možné. Nezbytným požadavkem však zůstává zahrnutí opatření sloužících k ochraně životního prostředí a veřejného zdraví do navazující projektové dokumentace. Tato opatření musí vycházet z dokumentace, z posudku, tohoto závazného stanoviska a dále z dalších poznatků v průběhu přípravy projektu, popř. z nálezů učiněných v průběhu přípravy území k realizaci záměru.

Na základě doložených údajů a při respektování podmínek uvedených v tomto závazném stanovisku lze z pohledu příslušného úřadu konstatovat, že u záměru nebyly zjištěny takové negativní vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví, které by bránily jeho realizaci. Rovněž technický popis navržených variant (blíže viz následující kapitola – Pořadí variant (pokud byly předloženy) z hlediska vlivů na životní prostředí) je dostatečný k tomu, aby jejich posouzení mohlo dospět k jednoznačným závěrům. Příslušný úřad se proto ztotožnil s názorem zpracovatele posudku a uvádí, že technické řešení záměru je s ohledem na dosažený stupeň poznání popsáno dostatečně a při respektování uložených podmínek lze posuzovaný záměr realizovat.

Pořadí variant (pokud byly předloženy) z hlediska vlivů na životní prostředí:

Umístění posuzovaného záměru je dáno koridorem stanoveným ZÚR Jihomoravského kraje, záměr navazuje na stávající úsek D52 jižně od Pohořelic, v jižní části je stavba ukončena na státních hranicích s Rakouskem. Navržený záměr byl oznamovatelem v rámci dokumentace předložen v jednovariantním řešení s výjimkou úseku 5205, který je posuzován ve dvou variantách vedení dálnice D52 přes horní vodní nádrž Nové Mlýny:

Varianta A – dálnice na samostatném násypu

Varianta A spočívá v umístění dálnice D52 na samostatný násyp vedený v souběhu se stávající hrází horní nádrže VDNM. Směrové a výškové vedení dálnice nekopíruje průběh souběžně vedené silnice I/52 na stávající hrázi, ale je mírně upraveno. Prostor mezi tělesem D52 a stávající silnicí I/52 bude v místě přechodu nádrže dosypán zeminou. Stávající silnice I/52 bude plnit roli obslužné souběžné komunikace.

S realizací varianty A souvisí také potřeba náhrady retenčního a zásobního objemu VDNM, a tudíž byla navržena realizace kompenzačního opatření za ztrátu retenčního a zásobního prostoru horní nádrže VDNM, a to ve 3 podvariantách.

Podvarianta 1 – úprava reliéfu dna horní nádrže západně od lokality „Písky“ spočívající v odtěžení dostatečného množství materiálu z plochy zátoky, tedy prohloubení dna, a to o cca ploše 53 ha.

Podvarianta 2 – nátoková oblast nádrže na horním konci vzdutí nad mostem spojujícím obce Pasohlávky a Brod nad Dyjí o ploše cca 70 ha. Území je ohraničeno ochrannými břehovými hrázemi. Uvažováno je s prohloubením dna v zátopě, především v území směrem ke konci vzdutí.

Podvarianta 3 – představuje úsek horního vzdutí v prostoru mezi bermami v délce cca 4,2 km (od silničního mostu u Drnholce směrem proti toku Dyje cca po dosah vzdutí zásobní hladiny – železniční most u Jevišovky). Kompenzační opatření zde spočívají v rozšíření kynety směrem do pravobřežní bermy. V části úseku je navrženo vybudování vedlejšího koryta, které bude oddělené hrázkou o šíři min. 3 m, místy bude vystupovat nad hladinu a tvořit ostrovy. Prostor za hrázkou bude prohlouben na úroveň hladiny stálého nadržení. V dalších částech dojde k pouhému rozšíření stávající kynety.

Varianta B – estakáda přes vodní nádrž

Variantu B představuje estakáda přes horní nádrž VDNM. Celková délka nosné konstrukce estakády přes vodní nádrž je 2 424 m. Most o 49 polích zachová průběžné břehové linie. Světlná výška nad břehovou linií je 2,5–4,1 m, nad vodní hladinou 4,1–7,2 m. Realizace varianty B nevyžaduje žádné kompenzace ztráty retenčního a zásobního prostoru nádrže VDNM.

Uvedené aktivní varianty byly v dokumentaci porovnány v následujících aspektech:

Vlivy na ZCHÚ:

U přírodní památky (PP) Betlém lze při realizaci varianty A – násyp předpokládat negativní vliv způsobený např. nočním oslňováním vozidel, které bude minimalizováno umístěním protioslňujících zábran na levé straně tělesa komunikace. Trasa se oproti současnosti mírně odsune od hranice PP a bude ve vzdálenosti cca 360 m, lze tedy očekávat mírný pokles hlukového rušení v území oproti současnosti. Prostupnost území bude zajištěna díky realizaci migračního objektu v km 24,2. Při realizaci varianty B – estakáda vede trasa komunikace ve vzdálenější ose, než je tomu u varianty A. Minimální vzdálenost osy od hranice PP je cca 430 m. Těleso komunikace je opatřeno na levé straně protioslňujícími zábranami, nelze tedy předpokládat žádný negativní vliv na biotu PP Betlém. Oproti variantě A lze očekávat ještě větší pokles hlukového zatížení PP Betlém, a to díky větší vzdálenosti od stávající trasy silnice I/52 a od hranice PP. Prostupnost území je zajištěna migračním objektem v km 24,2, stejně jako v případě varianty A.

Ani jedna z variant nezasahuje do vymezení přírodní rezervace (PR) Věstonická nádrž. Varianta A – násyp bude procházet v těsné blízkosti hranice PR. Vlivy záměru na PR se shodují s vlivy na PO Střední nádrž Nové Mlýny. Jedná se o totožné území s podobnými předměty ochrany, jimiž jsou především vodní druhy ptáků. Vzhledem ke zvýšenému provozu a k vyšší návrhové rychlosti byla na tělese dálnice v rámci dokumentace navržena opatření k minimalizaci rušení a střetu vozidel s hnízdícím, zimujícím a migrujícím ptactvem. Příslušná opatření byla vhodně převzata do podmínek závazného stanoviska (podmínky realizace ochranných bariér proti střetu s letícími ptáky a dále opatření pro snížení rušení hnízdní populace rybáka obecného). Trasa varianty B – estakáda je odsunuta až 160 m od hranic PR. Nejblíže se trasa hranicím PR dostává cca v km 26,6–26,8, kde je navržena vedle hráze (cca 15 m od hranic PR). Vlivy záměru na PR se opět prakticky shodují s vlivy na PO Střední nádrž Nové Mlýny. I v případě realizace varianty B jsou stanovena (a do podmínek závazného stanoviska vhodně převzata) příslušná opatření, stejná jako pro variantu A, viz výše. V daném kontextu jsou obě varianty srovnatelné, i vzhledem k navrhovaným opatřením uvedeným pro každou z obou variant.

Vlivy na zájmy ochrany přírody (migrace, VKP, ZCHD):

V případě realizace varianty A – násyp dojde k významnému omezení migrační prostupnosti území, a proto byla navržena opatření ve formě mostních objektů (a také jejich počet, poloha a parametry), které jsou na spodní hranici využitelnosti. S variantou A souvisí také potřeba náhrady retenčního a zásobního objemu VDNM ve 3 podvariantách. Podvarianta 1 není akceptovatelná z důvodu odstranění vyvinuté litorální zóny a významného omezení ekologicko-stabilizačních funkcí NRBK. Podvarianta 2 je akceptovatelná, bez předpokládaných výraznějších vlivů na biotu. U podvarianty 3 dojde k zásahům do pravidelně sečených lučních porostů s výskytem bohaté populace zvláště chráněného česneku hranatého a ke snížení úkrytových a hnízdních možností celé řady živočichů.

Varianta B – estakáda je v kontextu řešených zájmů výhodnější z pohledu zachování lepší migrační prostupnosti, může však představovat překážku pro přeletující ptactvo. Varianta B také představuje menší zásah do významných krajinných prvků a menší ovlivnění zvláště chráněných druhů.

Z hlediska vlivů na zájmy ochrany přírody je jako příznivější hodnocena varianta B – estakáda (vhodnější z pohledu migrace, zásahů do VKP, ZCHÚ, ZCHD), varianta A – násyp je hodnocena z pohledu migrace na hranici akceptovatelnosti, současně vyvolává další zásahy do přírodního prostředí v důsledku realizace kompenzačního opatření za ztrátu retenčního a zásobního prostoru VDNM.

Vyhodnocení vlivu koridoru výstavby z hlediska ovlivnění významných biotopů nebo populací významných zvláště chráněných druhů rostlin zdůrazňuje ovlivnění západního okraje Mušovského luhu a přechod slaniska u Mikulova. Dle zpracovatele posudku jsou pro první lokalitu (Mušovský luh) vlivy stanoveny v zásadě korektně pro koridor vlastní výstavby dálnice, ale pro variantu B – estakáda úseku 5205 nelze dle jeho názoru souhlasit s tím, že do západního okraje EVL Mušovský luh zasahováno nebude. Jak vyplynulo z oponentního naturového posouzení (viz příloha č. 3 posudku), přeložka stávající silnice I/52 (*nově bude označována jako silnice II/396*) k východu

lokálně zasáhne i okraj EVL Mušovský luh s prioritním přírodním stanovištěm 91E0*, reprezentovaným v daném prostoru měkkými luhy nížinných řek biotopu L2.4. Z toho důvodu zpracovatel posudku navrhl zmírňující opatření, která jsou promítnuta v podmínkách závazného stanoviska. Zmírňujícími opatřeními je požadováno aktualizovat biologický průzkum s cílem detailně ověřit polohu přírodních biotopů a biotopů výskytu předmětů ochrany EVL a následně vyloučit přímé zásahy do prioritního přírodního stanoviště 91E0* jakožto předmětu ochrany EVL. Podmínky tohoto stanoviska dále zajistí vyloučení umístění manipulačních ploch a koridorů na vlastním území EVL (preferenze maximálního využití v půdorysu budoucí přeložky a uplatnění odůvodněného minimálního manipulačního pásu z území podél západní strany budoucí komunikace).

Vlivy na ÚSES:

Těleso komunikace varianty A – násyp je navrženo na samostatném násypu v souběhu se stávající hrází. Jeho realizací tedy nedojde k zásahu do regionálního biocentra (RBC) Věstonická nádrž. Negativním vlivem varianty A je přerušení nadregionálního biokoridoru (NRBK) K161 V, i přes návrh propustků lze konstatovat silné narušení ekologicko-stabilizační funkce NRBK.

S variantou A je spojená realizace kompenzačního opatření za ztrátu retenčního a zásobního prostoru VDNM, u níž ve všech 3 navržených podvariantách dojde k zásahům do prvků ÚSES. Podvarianta 1 není akceptovatelná z důvodu odstranění vyvinuté litorální zóny a významného omezení ekologicko-stabilizačních funkcí NRBK. Podvarianta 2 je akceptovatelná, byť i u ní dojde k ovlivnění NRBK (ze všech podvariant však s nejmenším vlivem). U podvarianty 3 dojde k částečnému pozměnění LBC, který je vložen do NRBK, ekologicko-stabilizační funkce by však měly zůstat ponechány.

Varianta B – estakáda v km 23,8 – 24,4 zasahuje do regionálního biocentra (RBC) 342 Vrkoč (v tomto úseku je navržen mostní objekt). Díky technickému řešení této varianty (estakáda) nebude omezena funkce biokoridoru NRBK K 161 V.

Z hlediska vlivu na prvky územního systému ekologické stability je celkově příznivější varianta B.

Vlivy na lokality soustavy Natura 2000:

Jako potenciálně dotčené lokality soustavy Natura 2000 hodnocení uvažovalo EVL Mušovský luh a PO Střední nádrž vodního díla Nové Mlýny, po jejichž okraji záměr prochází, dále PO Pálava, po jejíž západní hranici záměr vede a kterou jihozápadně od Mikulova kříží. Dále se jednalo o PO Lednické rybníky, EVL Slanisko u Nesytu a EVL Lednické rybníky, jež se rozkládají jihovýchodně od Mikulova. V blízkosti navržených kompenzačních opatření pro náhradu retenčního a zásobního prostoru VDNM se v podvariantě 3 rozkládá EVL Drnholecký luh, EVL Pokran a EVL Jeviškovka. Dále byli komentováni letouni, kteří jsou předmětem ochrany EVL Děvín. Hodnocení prokázalo maximálně mírně negativní vliv, a to u EVL Mušovský luh (z hlediska rozdílů variant se hodnocení liší pro fázi provozu u druhu vydra říční – u násypu hodnoceno jako mírně negativní vliv, zatímco u estakády bez vlivu), u PO Střední nádrž vodního díla Nové Mlýny (bez rozdílů variant) a PO Pálava (též bez rozdílů variant). Z hlediska celistvosti nejsou z hlediska variant vyhodnoceny rozdíly,

celkově lze významný negativní vliv na předměty ochrany a celistvost lokalit výše uvedených lokalit vyloučit. Ve vztahu k migrační prostupnosti z hodnocení plyne, že migrační prostupnost území pro vydru říční jako deštníkový druh byla vyhodnocena jako výrazně vhodnější pro variantu B – estakáda oproti variantě A – násyp. Varianta A – násyp je hodnocena na krajní hranici mírně negativního vlivu. V případě podvariant náhrady retenčního a zásobního objemu VD NM nebyl s ohledem na lokality soustavy Natura 2000 shledán rozdíl, předměty ochrany ani celistvost jimi potenciálně dotčených lokalit ovlivněny nebudou.

Z hlediska vlivů na lokality soustavy Natura 2000 je tedy příznivější varianta B. Posudek k tomu pouze doplňuje, že z pohledu proletujících ptáků se naopak jeví jako mírně vhodnější varianta A vedená na náspu, a to z důvodu menší výšky nad vodní hladinou. Za účelem prevence, minimalizace či eliminace deklarovaných mírně nepříznivých vlivů byla navržena a do tohoto stanoviska zapracována příslušná zmírňující opatření.

Vlivy na krajinný ráz:

Z dokumentace vyplývá, že vzhledem k charakteru území bude každý nový stavební záměr představovat zásah do krajinného rázu, zejména pokud bude svými rozměry (zejména výškou), svým charakterem (nápadností jakožto vizuální silou), svou polohou a vizuálním dosahem zasahovat do existujících poměrů v krajině. Přechod dálnice D52 přes horní nádrž VDNM takovým záměrem dle dokumentace a přílohy č. 10 (posouzení vlivu stavby na krajinný ráz) bezpochyby je. Z rozborů identifikujících a klasifikujících znaky a hodnoty krajiny a z posouzení míry vlivu navrhované stavby na tyto znaky a hodnoty vyplynulo, že méně konfliktní bude řešení varianty A – násyp, která se rozšířením hráze a menším vyvýšením nivelety bude více přibližovat současnému stavu než varianta B. Nebude zasahovat výrazně do cenných prvků, struktur a prostorových vztahů krajinné scény. Varianta B – estakáda bude v krajině vytvářet zcela nový technický prvek, který bude vynikat výškou nad vodní hladinou a jehož velké měřítko stavby bude podtrženo rytmičností pilířů vymezujících 49 polí estakády. Z toho důvodu bude varianta B – estakáda vizuálně nápadná a výrazná, přičemž bude zasahovat do prostorových vztahů a ovlivňovat možnost vnímání nebo prostorový význam řady cenných prvků a struktur krajiny. Dojde tak ke změně krajinného rázu, resp. ke snížení estetických hodnot a k zásahu do harmonického měřítka a harmonických vztahů v krajině, přičemž právě tyto hodnoty jsou jedinečnými hodnotami. Ze závěru posouzení vlivu stavby na krajinný ráz (příloha č. 10) vyplývá, že varianta A – násyp představuje maximálně slabé až středně silné vlivy na estetické hodnoty a harmonické vztahy v krajině a středně silné vlivy na zvláště chráněná území. Varianta B – estakáda představuje středně silné až silné vlivy na estetické hodnoty, harmonické vztahy v krajině a ZCHÚ. Jelikož je z hlediska míry snížení přírodních a zejména estetických hodnot rozhodující úsek vedený přes VDNM, je zřejmé, že únosnější z hlediska vlivu na krajinný ráz je varianta A.

Pro úplnost je nutno dodat, že v případě realizace varianty A – násyp ve vodní nádrži se výškově trasa v místě hráze pohybuje mezi 0,5 m – 4,5 m nad úrovní stávající nivelety I/52. U přelivného objektu je navržen mostní objekt o 6 polích a celkové délce nosné konstrukce 149,0 m. Světlá výška mostu nad vodní hladinou je přibližně 1,75 m. Ve variantě B – estakáda zasahuje do vodní nádrže estakáda, která je navržena jako spojitá konstrukce o 49 polích (max. rozpětí pole

je 50,0 m) v celkové délce nosné konstrukce 2 424,0 m. Světla výška mostu nad vodní hladinou je v rozmezí 4,1 – 7,2 m, světla výška nad břehovou linií je 2,5 – 4,1 m. Volná šířka na mostě je 2 x 12,50 m. Jak bylo uvedeno výše, k oběma variantám přechodu VDNM je nutné započítat 4 m vysoké ochranné stěny. Z toho vyplývá, že tedy obě varianty představují jistou vizuální bariéru např. při pohledu na historickou dominantu kostela sv. Linharta na ostrově ve střední nádrži VDNM.

Vlivy na hlukovou situaci:

Vypočtené hodnoty hluku jsou, až na jednu výjimku, shodné pro obě posuzované varianty A i B. Rozsah protihlukových opatření je také shodný. Hluková situace se liší pouze v Pasohlávkách před vodní nádrží Nové Mlýny. Hlukové zatížení u rekreačních objektů a objektů vinných sklepů v km cca 24,0 je vyšší u varianty A – násyp. Varianta B – estakáda je vedena ve větší vzdálenosti od těchto objektů. Ani u jedné varianty zde nejsou navrhována protihluková opatření. Varianta B – estakáda se oproti variantě A – násyp naopak přibližuje k objektu hotelu (Pasohlávky ev.č. 54) v km cca 24,7. Objekt hotelu ani přilehlé pozemky nenaplnují podmínky pro chráněný venkovní prostor staveb, resp. chráněný venkovní prostor, ani pro chráněný vnitřní prostor staveb, a tedy pro ně nejsou stanoveny hygienické limity hluku, protihluková opatření zde nejsou navrhována. Určitou protihlukovou funkci zde mohou plnit bariéry proti střetům s ptáky instalované v obou variantách A i B, v závislosti na jejich technickém řešení. Variantní řešení přechodu přes vodní nádrž Nové Mlýny není významné z hlediska šíření hluku.

Vlivy na ovzduší:

V okolí variantního úseku 5205 se nachází obytná zástavba (objekty pro trvalé bydlení, u nichž je stanoven chráněný venkovní prostor staveb) v dostatečné vzdálenosti od záměru. Rozdíl imisních příspěvků z provozu na navrhované komunikaci v hodnocených variantách vychází v tisícinách $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ ($\text{ng}\cdot\text{m}^{-3}$), tj. na hranici přesnosti modelového výpočtu. V rozptylové studii bylo hodnoceno jak bezprostřední okolí stavby, tak vliv na široké okolí v rozsahu dle zpracovaných dopravních podkladů.

Z hlediska dopadů na kvalitu ovzduší je vliv na obytnou zástavbu u obou variant rovnocenný. Výběr varianty není dle rozptylové studie z hlediska dopadů na kvalitu ovzduší určující.

Vlivy na veřejné zdraví:

Z hlediska porovnání hodnocených variant je dle dokumentace možné konstatovat, že rozdíly jsou jen velmi málo významné a z hlediska dopadů na lidské zdraví není volba varianty rozhodující.

Vlivy na zemědělský půdní fond:

Celkový trvalý zábor zemědělského půdního fondu (ZPF) vyvolaný stavbou činí cca 118,8 ha (varianta A), resp. 117,3 ha (varianta B). Výměry předpokládaných odnímaných ploch budou upřesněny v navazujících stupních projektové dokumentace. Dle zjištěných bonitovaných půdně ekologických jednotek (BPEJ) se jedná o zábor zemědělské půdy ve všech třídách ochrany, přičemž převažující výměra odnímaných ploch ZPF se nachází ve II. třídě ochrany.

Z hlediska nároků variantního řešení úseku stavby 5205 jsou obě varianty v zásadě srovnatelné, pro variantu A – násyp je předpokládán trvalý zábor o 1,5 ha vyšší než pro variantu B – estakáda (ve srovnání s celkovým požadovaným trvalým zábohem se jedná o méně než 3 %). Varianta A vyvolá trvalý zábor nejcennější I. třídy ochrany o cca 1 ha vyšší než varianta B. Při celkovém zhodnocení variant v rámci dokumentace je vliv varianty A vyhodnocen jako středně silný, vliv varianty B jako slabý.

Vlivy na pozemky určené k plnění funkce lesa:

Celkový trvalý zábor PUPFL vyvolaný stavbou činí cca 9,01 ha (varianta A), resp. 9,8 ha (varianta B). Výměry předpokládaných odnímaných ploch budou upřesněny v navazujících stupních projektové dokumentace. Z hlediska nároků variantního řešení úseku stavby 5205 na PUPFL je pro variantu A požadován menší trvalý zábor než pro variantu B, a to o 0,79 ha. Směrové řešení varianty B z hlediska dotčení PUPFL vyvolává větší dělicí efekt v lokalitě biocentra Horní Mušovský luh. Menší dopad na PUPFL v úseku 5205 vyvolá varianta A. Z hlediska porovnání variant provedeného v dokumentaci je vliv na PUPFL varianty A hodnocen jako slabý, u varianty B jako středně silný.

Vlivy na vody:

Z hodnocení variant uvedeného v příloze č. 9 dokumentace vyplývá, že z hlediska potenciálních vlivů záměru v úseku přechodu přes VDNM na povrchové vody v období výstavby představuje varianta B – estakáda prostorově omezenější zásah a menší rozsah rizikových činností. Z hlediska provozu a údržby dopravní stavby je varianta B technologicky složitějším řešením s mírně většími nároky na rozsah provozních činností a údržbu na dopravní stavbě. Z hlediska vyhodnocení snížení objemu prostoru nádrže v souvislosti se záměrem z pohledu plnění funkcí soustavy VDNM nebyl pro variantu B stanoven požadavek na kompenzační opatření. Varianta A – násyp přináší významně větší omezení prostoru nádrže. S realizací kompenzačních opatření za ztrátu retenčního a zásobního prostoru ve všech navržených podvariantách jsou spojeny z hlediska vlivů na vody spojeny další dopady zejména ve fázi výstavby (dokumentací hodnocené jako střední z hlediska velikosti vlivu). Na jedné straně pozitivní opatření z hlediska funkce VDNM, které zajistí náhradu ztraceného objemu, tak v etapě realizace přináší další vlivy na životní prostředí. Potvrzuje se tak celkové zhodnocení variant A a B v dokumentaci, jež z hlediska vlivů na vody hodnotí vliv varianty A méně pozitivně – jako středně silný, vliv varianty B jako slabý.

Varianta A – násyp představuje potenciální dotčení stávající hráze a účinky násypu na hráz vodního díla z předběžných hodnocení nelze označit za zanedbatelné. Podrobnějšími analýzami bude nutné míru ovlivnění stávajících bezpečnostních parametrů dále hodnotit a do technického návrhu zahrnout případná opatření k jejich kompenzaci. U varianty B – estakáda je situace z hlediska vzájemného ovlivnění stavby D52 a stavby vodního díla příznivější.

Výše uvedené aspekty dopadu varianty A na funkce VDNM a s tím spojená potřeba realizace kompenzačních opatření za ztrátu retenčního a zásobního prostoru (se zohledněním etapy výstavby), dále etapa výstavby samotného násypu a její dopad na prostředí horní nádrže vyústily v dokumentaci v celkové zhodnocení variant A a B, přičemž vliv varianty A je z hlediska vod středně silný, vliv varianty B slabý.

Zpracovatel posudku uvádí, že v dokumentaci uvedený rozsáhlý rozbor a syntéza všech vlivů a aktivit ukazuje protichůdnost vlivů řešených variant A a B na atributy manipulačního řádu VDNM, a to zejména z hlediska ovlivnění zásobního a retenčního prostoru horní nádrže VDNM. Varianta B vykazuje negativnější dopady především z hlediska ostatních uživatelů vodního díla (rekreační využití na vodní hladině), varianta A je vnímána negativněji z hlediska dopadů na plochu horní nádrže VDNM a zejména dopadů na retenční a zásobní prostor, přičemž zásadním aspektem je, že varianta A generuje potřebu kompenzace této ztráty samostatným kompenzačním opatřením.

Pokud jde o technologii pro výstavbu varianty A – násyp, zvažovanými a zároveň správcem nádrže nevyloženými technologiemi jsou budování násypu při nesnížené hladině (170,70 m n.m.) pod ochranou provizorní jímky ze štětovnic a budování násypu přímým sypaním kameniva (min. hmotnost 150 kg/kus) do vody a rozhrnováním materiálu do vody při mírně snížené hladině (170,00 m n.m. – stálé nadržení střední nádrže). Z hlediska omezení kvalitativních vlivů výstavby na povrchové vody je optimální metodou fyzické oddělení staveniště od zbytku nádrže, jako vhodnější se z tohoto pohledu tedy jeví technologie budování násypu pod ochranou provizorní jímky ze štětovnic. Bez ohledu na vybranou technologii výstavby násypu tělesa byly stanoviskem uloženy relevantní podmínky za účelem minimalizace vlivů na vody v etapě výstavby (vlastnosti odtěženého sedimentu, stavební postupy neohrožující kvalitu vody a bezpečnost násypového tělesa).

Podvarianty kompenzačního opatření za ztrátu zásobního a retenčního prostoru horní nádrže VDNM v důsledku realizace varianty A – násyp:

Podvarianty 1 až 3 kompenzačních opatření neovlivňují žádná zvláště chráněná území.

Z pohledu zájmů ochrany přírody není podvarianta 1 akceptovatelná z důvodu odstranění vyvinuté litorální zóny a narušení migračního koridoru. Podvarianta 2 je akceptovatelná, bez předpokládaných výraznějších vlivů na biotu. Při realizaci podvarianty 3 by došlo k odtěžení pravobřežní bermy Dyje v úseku mezi drnholeckým mostem přes Dyji po železniční most v Jevišově. Zasaženy by byly pravidelně sečené luční porosty s výskytem bohaté populace zvláště chráněného česneku hranatého (dle zpracovatele posudku nelze vyloučit i ojedinělou přítomnost dvou dalších zvláště chráněných druhů, kriticky ohroženého hrachoru bahenního a silně ohrožené topolovky bělavé). Dočasně by také došlo ke snížení úkrytových a hnízdních možností celé řady živočichů. Následně lze očekávat rozvoj litorální zóny v dotčeném území s nabídkou potravních i úkrytových možností pro řadu živočichů. Upravený prostor by však musel být ponechán bez dalších úprav v dlouhodobém horizontu. Realizace podvarianty 3 vyžaduje kácení dřevin, půjde o lokálně významné nároky na mimolesní porosty dřevin. Jako nejšetnější je tedy hodnocena podvarianta 2 s nejmenším vlivem na biotu, podvarianta 3 generuje zásah do významných krajinných prvků, ovlivní zvláště chráněné druhy, zároveň však představuje potenciál pro vybrané skupiny živočichů.

Z pohledu ÚSES podvarianta 1 vyvolá zásahy do litorálních porostů jedné ze zátok a dle hodnocení dle § 67 není doporučena k realizaci, jelikož by došlo k významnému omezení ekologicko-stabilizační funkce NRBK K161 V (NRBK K 161 bude ovlivněn v souvislosti s realizací náhrady retenčního a zásobního prostoru VDNM ve všech navržených podvariantách, s nejmenším vlivem v případě podvarianty 2). Podvarianta 2 spočívající v těžbě v prostoru horní nádrže proti

proudu od mostu z Brodu do Pasohlávek bude bez významnějších dopadů, akceptovatelná a bez předpokládaných výraznějších vlivů na biotu. Podvarianta 3, při jejíž realizaci dojde k odtěžení pravobřežní bermy Dyje v prostoru mezi drnholeckým silničním a jevišovským železničním mostem, představuje částečné omezení, resp. změnu ekologicko-stabilizační funkce vodního toku Dyje a jeho údolní nivy uzavřené mezi hrázemi. Realizace podvarianty 3 vede k zásahu do regionálního biocentra (RBC) 32 a lokálního biocentra (LBC) 4, v tomto případě do části bermy Dyje. Navržený zásah, který zahrnuje zčásti snížení bermy, vytvoření boční kynety a zachování několika ostrůvků neovlivní negativně ekologicko-stabilizační funkce RBC, spíše je pozmění.

V případě podvariant náhrady retenčního a zásobního objemu VDNM nebyl s ohledem na lokality soustavy Natura 2000 shledán rozdíl. Krajský úřad Jihomoravského kraje se ve svém stanovisku ze dne 27. 9. 2023 vyloučil významný vliv realizace tzv. kompenzačních opatření za ztrátu objemu vodního díla Nové Mlýny, přesto se naturové hodnocení zabývalo blízkými lokalitami soustavy Natura 2000, kterými jsou EVL Drnholecký luh (CZ0623799) a EVL Pokran (CZ0623022) a EVL Jevišovka (CZ0623041) se závěrem, že předměty ochrany ani celistvost uvedených lokalit ovlivněny nebudou.

K vlivu na krajinný ráz zpracovatel posudku konstatoval, že prakticky bez vlivů je podvarianta 2, podvarianta 1 zasahuje především do znaků a hodnot přírodní charakteristiky při jižním břehu horní nádrže VDNM a podvarianta 3 bude generovat místní změny krajinného rázu tím, že rozšíří vodní prvek v mezihrází na úkor luk. Je však nutné dodat, že v případě realizace přírodně blízkých opatření tak, jak jsou uložena ve specifických podmínkách pro variantu A úseku 5205 závazného stanoviska, může podvarianta 3 přispět k diferenciaci prostoru mezihrází oproti současnému stavu lokality.

Navržená kompenzační opatření v podvariantách 1–3 nevyvolávají dle dokumentace zábor ZPF ani PUPFL, jelikož se nachází na pozemcích druhu vodní plocha, příp. ostatní plocha.

Z pohledu vodohospodářských zájmů lze ztrátový retenční objem kompenzovat pouze podvariantou 3 a to v objemu 15 tis. m³. Ztrátový zásobní prostor lze kompenzovat pouze v minimálním objemu v podvariantě 1 – v objemu 3 tis. m³ a primárně v podvariantě 3 v objemu až 87 tis. m³. V podvariantě 2 se nachází v zásobním prostoru nádrže pouze sediment (4 tis. m³), který není uvažován jako kompenzační opatření. Zahrnutí kapacitně nevyhovujících podvariant do dokumentace EIA je vysvětleno genezí jejich návrhů. Podvarianta 1 (doporučená zástupci Povodí Moravy s.p.) byla z hlediska možného objemu kompenzace prověřována časově jako první. V průběhu zpracování studie *Návrh kompenzačních opatření VDNM – těžba a management sedimentu* (HG Partner, srpen 2023) však bylo zjištěno, že v dané podvariantě nelze požadované objemy kompenzovat. Z těchto důvodů byly společně s Povodím Moravy, s.p. vytipovány další dvě podvarianty (č. 2 a č. 3), jejichž možnosti byly následně dále prověřeny. Současně s prověřováním podvariant z hlediska možných objemů kompenzace byly podvarianty vyhodnocovány z hlediska svých vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví. Do dokumentace EIA byly následně převzaty všechny 3 podvarianty bez ohledu na skutečnost, zda požadovaný objem kompenzace mohou naplnit či nikoliv.

Z hlediska vyhodnocení podvariant pro kompenzaci retenčního a zásobního prostoru dokumentace doporučuje podvariantu č. 3, neboť v rámci hodnocení uvažovala jako nutnou (a nikoliv jedinou) podmínku naplnění vodohospodářských zájmů. Další podmínkou byl aspekt vlivů na životní prostředí a z hlediska vlivů na životní prostředí byla podvarianta 3 dokumentací vyhodnocena jako akceptovatelná.

Příslušný úřad nestaví požadavek naplnění vodohospodářských zájmů jako nutnou podmínku pro stanovení podvariant k realizaci, a proto se v rámci tohoto zhodnocení podvariant od dokumentace odchyluje a umožňuje následnou realizaci nejen podvarianty 3, ale rovněž podvarianty 2. Na základě zhodnocení jednotlivých podvariant provedeného v dokumentaci EIA nebyly u podvarianty 2 identifikovány takové vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví, které by ji z další přípravy vylučovaly jako neakceptovatelnou. Vlivy spojené s podvariantou 2 budou v zásadě kopírovat spektrum vlivů podvarianty 3, přičemž lze očekávat jejich nižší intenzitu (mj. vzhledem k rozsahu celkových těžených objemů). Zpracovatel posudku navrhl za účelem minimalizace vlivů pro podvariantu 2 podmínky v oblasti ochrany zvláště chráněných druhů, zjištění kvalitativních parametrů těženého sedimentu a nakládání s ním a ochrany vod v etapě realizace. Navržené podmínky jsou uloženy v tomto závazném stanovisku, stejně jako podmínky vztahující se k podvariantě 3.

Celkově tedy příslušný úřad konstatuje, že ve vztahu k požadavkům na objem kompenzace je podvarianta 3 nejvhodnější, z hlediska vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví je nejšetrnější podvarianta 2 a následně podvarianta 3. Jako řešení s nejhorším a neakceptovatelným vlivem (a současně nenaplnění vodohospodářských zájmů) byla vyhodnocena podvarianta 1. Jako akceptovatelné z hlediska vlivů na životní prostředí jsou hodnoceny podvarianta 2 a 3. Příslušný úřad současně nestanovuje pořadí podvariant 2 a 3, neboť jen u jedné z nich může dojít k naplnění vodohospodářských zájmů a volba konkrétní podvarianty kompenzačního opatření za ztrátu zásobního a retenčního prostoru bude učiněna po dohodě oznamovatele a správce vodního díla Nové Mlýny. Je zřejmé, že s realizací podvarianty 2 jsou vzhledem k objemům těžby spojeny nižší vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví.

Souhrn

Pro posouzení variant A a B byla v dokumentaci použita pětibodová stupnice s body 1 - vliv žádný, 2 - vliv slabý, 3 - vliv středně silný, 4 - vliv silný a 5 - vliv limitující. Vyhodnocení je provedeno níže v tabulce „Porovnání posuzovaných variant A a B podle velikosti vlivů“.

Ukazatel		Varianta A	Varianta B
Biologická rozmanitost	<i>Vliv na zvláště chráněná území</i>	2	2
	<i>Vliv na významné krajinné prvky</i>	3	2
	<i>Vliv na migraci</i>	4	2
	<i>Vliv na ÚSES</i>	3	2
	<i>Vliv na soustavu Natura 2000</i>	3	2
Vliv na krajinný ráz		2	3
Hluk		2	2
Ovzduší		2	2
Vlivy na veřejné zdraví a socioekonomické vlivy		2	2
Zábor ZPF		3	2
Zábor PUPFL		2	3
Vlivy na vody		3	2
Celkem		31	26

Z výše uvedeného je patrné, že jsou obě varianty záměru z hlediska svých vlivů na životní prostředí přijatelné. Varianta A je vhodnější z důvodu menšího vlivu na krajinný ráz a vlivu na pozemky plnící funkci lesa. Varianta B je příznivější z hlediska vlivu na významné krajinné prvky, vlivů na migraci a funkci územního systému ekologické stability, vlivu na lokality NATURA 2000, menšího záboru ZPF a vlivu na vody. Z pohledu hluku a vlivů na ovzduší jsou varianty srovnatelné.

Složitost situace přechodu horní nádrže VDNM z pohledu zpracovatele posudku je patrná zejména z vyhodnocení odlišných vlivů obou variant ve vztahu k jednotlivým složkám životního prostředí (kdy varianta B – estakáda vyvolává negativní vlivy na krajinný ráz s tím, že reálné vyhodnocení varianty B z hlediska krajinného rázu odpovídá podle názoru zpracovatele posudku spíše hodnotě 4, a varianta A – násyp generuje zejména vlivy na migrační prostupnost a negativní vlivy se projeví i mimo oblast VDNM (vlivy kompenzačního opatření)). Výše uvedené dokumentují rovněž i rozdílné až zcela protichůdné postoje i některých správních orgánů, jak mj. zpracovatel posudku komentuje v rámci vypořádání jejich vyjádření.

V této souvislosti je nutné dodat, že zákon nedefinuje, který z případných identifikovaných vlivů je možné považovat za významnější, či méně významný, resp. žádná z hodnocených složek životního prostředí a veřejného zdraví není zákonem nijak preferována na úkor jiné složky, a není proto možné zodpovědně objektivně přiřadit jednotlivým vlivům jejich váhu. Na základě provedeného vyhodnocení i na základě výstupů obou veřejných projednání posudek konstatuje, že obě varianty jsou natolik protichůdné, že prakticky nelze nějakým standardním metodickým postupem stanovit jednoznačnou výhodnost jen jedné z nich. Z uvedeného důvodu posudek stanovuje opatření pro sledování obou variant s tím, že v určitých oblastech jsou stanoveny specifické podmínky jen pro variantu A nebo jen pro variantu B.

S ohledem na výše uvedené příslušný úřad uvádí, že souhlasí se zpracovatelem posudku a považuje za vhodné sledování obou předložených variant záměru. Ze všech předložených podkladů zároveň vyplývá, že identifikované negativní vlivy lze při přijetí tímto stanoviskem uložených opatření minimalizovat na přijatelnou úroveň u obou variant. Není tedy pochyb o tom, že by některá z navrhovaných variant nebyla akceptovatelná (přijatelné jsou při důsledném splnění stanovených opatření obě tyto varianty). Otázkou je, zda je možné některou z těchto variant tímto stanoviskem preferovat pro další přípravu. Příslušný úřad v této věci, při zohlednění všeho výše uvedeného konstatuje, že toto možné není, tedy že není možné vybrat variantu s menším celkovým vlivem, neboť obě navrhované varianty jsou akceptovatelné a z hlediska svých vlivů při splnění stanovených opatření (specifických pro každou z variant) přijatelné. V celkovém bodovém součtu (při skóre 31 pro variantu A – násyp a 26 pro variantu B – estakáda, *pozn.: 12 dílčích aspektů ohodnocených pětibodovou stupnicí s body 1 - vliv žádný, 2 - vliv slabý, 3 - vliv středně silný, 4 - vliv silný a 5 - vliv limitující*) jednotlivých vlivů jsou obě varianty z hlediska svých vlivů velmi podobné, varianta A je příznivější ve dvou dílčích aspektech, varianta B je příznivější v šesti dílčích aspektech, v ostatních čtyřech aspektech jsou v tabulce ohodnoceny stejně, zároveň ale není možné tyto oblasti, z důvodů již výše zmíněných, porovnávat a přisuzovat jim jakoukoliv váhu. Příslušný úřad tak dospěl k závěru, že tímto stanoviskem umožní další přípravu a následnou realizaci záměru v obou navrhovaných variantách (tedy jak ve variantě A – násyp, tak B – estakáda).

Stejně, resp. obdobné závěry platí pro podvarianty 2 a 3 kompenzačního opatření za ztrátu zásobního a retenčního prostoru horní nádrže VDNM. Příslušný úřad i zde dospěl k závěru, že umožní realizaci obou podvariant kompenzačního opatření, přičemž z výše uvedených důvodů nelze jednoznačně stanovit jejich pořadí (nižší a zároveň nedostatečný rozsah kompenzace v podvariantě 2 a s ním spojené nižší vlivy na životní prostředí, dostatečný rozsah kompenzace v podvariantě 3, který umožní realizaci varianty A, a s ním spojené větší, ale stále akceptovatelné vlivy na životní prostředí).

Pokud jde o výběr technologie pro výstavbu varianty A – násyp, tak z pohledu příslušného úřadu jsou akceptovatelné obě zvažované technologie (při respektování stanovených podmínek), přičemž konkrétní technologie bude rozpracována v následné projektové přípravě, nicméně ve vztahu k ovlivnění povrchových vod, tj. prostoru horní nádrže VDNM, je vhodnější technologie budování násypu pod ochranou provizorní jímky ze štětovic. Bez ohledu na vybranou technologii výstavby násypu tělesa byly stanoviskem uloženy relevantní podmínky za účelem minimalizace

vlivů na vody v etapě výstavby (vlastnosti odtěženého sedimentu, stavební postupy neohrožující kvalitu vody a bezpečnost násypového tělesa).

Na základě všeho výše uvedeného, dokumentace, vyjádření k ní podaných, obou veřejných projednání a posudku se příslušný úřad ztotožnil se závěry posudku a dospěl k závěru, že negativní vlivy posuzovaného záměru nepřesahují míru stanovenou zákony a dalšími předpisy a že předmětný záměr lze při respektování podmínek tohoto závazného stanoviska realizovat, a tedy vydat souhlasné závazné stanovisko. Zároveň příslušný úřad při zohlednění uvedených podmínek umožňuje realizaci obou navržených variant záměru bez preference, neboť právě při zohlednění uvedených podmínek nelze podle názoru příslušného úřadu u žádné z obou předložených variant konstatovat, že by jedna z nich byla z hlediska svých vlivů výrazně příznivější nebo nepříznivější než druhá, přičemž lze ovšem současně u obou variant konstatovat, že jsou při zohlednění uvedených podmínek z hlediska svých vlivů přijatelné.

Shrnutí vyjádření k dokumentaci:

K dokumentaci EIA bylo příslušnému úřadu na základě § 8 odst. 3 zákona doručeno celkem 65 písemných vyjádření, v rámci posudku byla vyjádření rozdělena následovně: 7 vyjádření dotčených správních úřadů, 5 vyjádření odborů Ministerstva životního prostředí, 8 vyjádření dotčených územních samosprávních celků (Jihomoravský kraj + 7 DÚSC na úrovni obcí), 8 vyjádření ostatních subjektů (z toho 1x s doplněním), 16 vyjádření veřejnosti – spolků (z toho 1x s doplněním), 13 vyjádření veřejnosti – občanů, 8 vyjádření z Rakouské republiky (3x státní správa, 3x spolky – z toho 1x s doplněním, 1x ostatní subjekty, 1x osoba).

Obdržená vyjádření obsahovala následující oblasti připomínek: celková koncepce posuzovaného záměru, včetně nevhodného vedení obslužné dopravy zastavěným územím Nová Ves jako místní části Pohořelic; kontext nesouladu s rozhodnutím soudů, směrnicemi a nařízeními Evropské unie; absence variantního vedení trasy včetně širších územních vztahů na základě ZÚR (varianta s využitím D55 přes Břeclav x varianta D52 kolem Mikulova); rozpor s řadou celostátních strategií a koncepcí včetně nesouladů s územně plánovacími dokumentacemi – ZÚR, ÚPD obcí včetně kritiky postupu řešení těchto dokumentů; vadnost dosavadních postupů EIA a SEA na úrovni příslušného úřadu; absence vyhodnocení kumulativních vlivů a absence koordinace s jinými záměry v okolí záměru, včetně silnice II/396; nesoulad se zákonem o pozemních komunikacích; konstrukce dopravního modelu a relevantnost jeho výstupů při nerealizaci některých staveb zohledněných v modelu pro výhledové stavy; připomínky k modelu dopravy ve vztahu k navýšení dopravy na některých komunikacích, respektive podcenění dopravy u jiných komunikací, dopravní indukce; vadnost hlukové studie, rozptylové studie, připomínky k vlivům na veřejné zdraví, ke studii vlivů na klima; požadavky na změny technického řešení navrhovaného záměru, zejména vypuštění některých variant záměru (v úseku 5205 varianta B – estakáda); nesouhlas s predikovanou zátěží na obslužných komunikacích v rámci výstavby záměru; nedostatečnost vyhodnocení vlivů na vody, kvalitu vody, včetně přeshraničních vlivů; rozporování studie vlivů na krajinný ráz; nedostatečnost vyhodnocení vlivů na lokality soustavy Natura 2000, lokalitu Slanisko u Mikulova, na přírodu a ekosystémy (zvláště chráněné druhy, hodnotné lokality), dendrologického průzkumu; omezení až vyloučení rekreační dopravy na hladině horní nádrže VDNM; a další.

Skutečnosti uváděné v připomínkách jsou vzaty v úvahu a zohledněny, relevantní požadavky a připomínky obsažené ve vyjádřeních byly vzaty do úvahy při formulování podmínek návrhu závazného stanoviska v posudku a tohoto závazného stanoviska. Vlivy na jednotlivé složky životního prostředí a veřejné zdraví jsou vyhodnoceny v dokumentaci EIA i v posudku jako akceptovatelné. Všechny připomínky z obdržených vyjádření jsou podrobně uvedeny v posudku včetně jejich detailního vypořádání (viz kapitola V. posudku – Vypořádání všech obdržených vyjádření k dokumentaci).

Posudek je zveřejněn v Informačním systému EIA na internetových stránkách www.mzp.cz/eia, pod kódem záměru MZP511, resp. přímo na následujícím odkazu ([D52 Pohořelice - st. hranice ČR/Rakousko + SSUD Pohořelice](#)), v části Posudek.

Příslušný úřad se ztotožňuje se závěry zpracovatele posudku a odkazuje tímto na vypořádání připomínek k dokumentaci EIA zpracovatelem posudku, které je součástí posudku, který je k dispozici v elektronické podobě na výše uvedené internetové adrese.

Okruh dotčených územních samosprávných celků:

Dotčenými územními samosprávnými celky jsou:

1. Jihomoravský kraj
2. Město Pohořelice
3. Město Mikulov
4. Obec Pasohlávky
5. Obec Vlasatice
6. Obec Bavory
7. Obec Perná
8. Obec Horní Věstonice
9. Městys Drnholec
10. Obec Jevišovka
11. Obec Dolní Dunajovice

Toto závazné stanovisko je vydáno dle § 149 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů jako podklad pro vydání rozhodnutí v navazujícím řízení podle § 3 písm. g) zákona.

Platnost tohoto závazného stanoviska je 7 let ode dne jeho vydání s tím, že může být na žádost oznamovatele prodloužena v souladu s § 9a odst. 4 zákona.

Poučení

Proti tomuto závaznému stanovisku není podání samostatného odvolání přípustné. V souladu s § 149 odst. 7 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů, je toto závazné stanovisko přezkoumatelné v rámci odvolání podaného proti rozhodnutí vydanému v navazujícím řízení, které bylo podmíněno tímto závazným stanoviskem.

Toto závazné stanovisko nenahrazuje jiná závazná stanoviska ani vyjádření dotčených správních orgánů, stejně tak ani rozhodnutí, povolení či souhlasy vydávané podle zvláštních právních předpisů.

Mgr. Evžen Doležal

ředitel odboru

posuzování vlivů na životní prostředí
a integrované prevence

podepsáno elektronicky

(otisk úředního razítka)

Dotčené územní samosprávné celky ve smyslu § 16 odst. 2 zákona **neprodleně** zveřejní informaci o závazném stanovisku na úředních deskách. Doba zveřejnění je podle § 16 odst. 2 zákona nejméně 15 dnů. Zároveň v souladu s tímto ustanovením **dotčené územní samosprávné celky vyrozumí elektronickou datovou nebo e-mailovou zprávou (adela.prochazkova@mzp.gov.cz), popř. písemně příslušný úřad o dni vyvěšení informace o závazném stanovisku na úřední desce**, a to v nejkratším možném termínu.

Do závazného stanoviska lze také nahlédnout v Informačním systému EIA na internetových stránkách www.mzp.cz/eia, pod kódem záměru MZP511, resp. přímo na následujícím odkazu ([D52 Pohořelice - st. hranice ČR/Rakousko + SSUD Pohořelice](#)), v části Stanovisko.

Současně s tímto stanoviskem je zaslán i zápis z prvního veřejného projednání ze dne 15. 8. 2024 pod č. j.: MZP/2024/710/4334 a zápis z opakovaného veřejného projednání ze dne 23. 10. 2024 pod č. j.: MZP/2024/710/4337.

Rozdělovník k č. j. MZP/2025/710/2253:

Dotčené územní samosprávné celky:

Jihomoravský kraj

Žerotínovo náměstí 449/3, 601 82 Brno

Obec Bavory

Bavory 9, 692 01 Bavory

Obec Dolní Dunajovice

Zahradní 613, 691 85 Dolní Dunajovice

Městys Drnholec

Kostelní 368, 691 83 Drnholec

Obec Horní Věstonice

Lípová 131, 691 81 Horní Věstonice

Obec Jevišovka

Jevišovka 98, 691 83 Jevišovka

Město Mikulov

Náměstí 158/1, 692 01 Mikulov

Obec Pasohlávky

Pasohlávky 1, 691 22 Pasohlávky

Obec Perná

Perná 294, 691 86 Perná

Město Pohořelice

Vídeňská 699, 691 23 Pohořelice

Obec Vlasatice

Vlasatice 149, 691 30 Vlasatice

Dotčené orgány:

Krajský úřad Jihomoravského kraje

Žerotínovo náměstí 449/3, 601 82 Brno

Městský úřad Mikulov (*úřad obce s rozšířenou působností*)

Náměstí 158/1, 692 01 Mikulov

Městský úřad Pohořelice (*úřad obce s rozšířenou působností*)

Vídeňská 699, 691 23 Pohořelice

Krajská hygienická stanice Jihomoravského kraje se sídlem v Brně

Jeřábkova 4, 602 00 Brno

Agentura ochrany přírody a krajiny ČR

Kaplanova 1931/1, 148 00 Praha 11

Ministerstvo zemědělství

Těšnov 65/17, 110 00 Praha 1

Ministerstvo zdravotnictví, Český inspektorát lázní a zřídels

Palackého náměstí 4, 128 00 Praha 2

Oznamovatel:

Ředitelství silnic a dálnic ČR, s.p., Závod Brno

Šumavská 524/31, 602 00 Brno

Zpracovatelka oznámení a dokumentace:

SUDOP PRAHA a.s., Ing. Kateřina Hladká, Ph.D.

Olšanská 1a, 130 00 Praha 3

Zpracovatel posudku:

RNDr. Milan Macháček

Holíková 3834/71, 586 01 Jihlava

Na vědomí:

Krajský úřad Jihomoravského kraje, odbor životního prostředí

Žerotínovo náměstí 449/3, 601 82 Brno

Česká inspekce životního prostředí, Oblastní inspektorát Brno

Lieberzeitova 748/14, 614 00 Brno

Česká inspekce životního prostředí

Na Břehu 267/1a, 190 00 Praha 9

Povodí Moravy, s.p.

Dřevařská 11, 602 00 Brno

Správa CHKO Pálava

Náměstí 18/32, 692 01 Mikulov

Agentura ochrany přírody a krajiny ČR, regionální pracoviště Jižní Morava

Kotlářská 51, 602 00 Brno

Ministerstvo dopravy

nábřeží Ludvíka Svobody 12/1222, 110 15 Praha 1

Ministerstvo kultury

Maltézské náměstí 1, 118 00 Praha 1

Národní památkový ústav, územní odborné pracoviště v Brně

náměstí Svobody 8, 601 54 Brno

Ministerstvo zahraničních věcí, odbor států střední Evropy

Loretánské náměstí 101/5, 118 00 Praha 1

Lesy ČR, s.p., Správa toků – oblast povodí Dyje, Brno

Jezuitská 13/11, 602 00 Brno 2

Obec Brod nad Dyjí

Brod nad Dyjí 45, 691 81 Březí

Obec Březí

Hlavní 38, 691 81 Březí

Obec Dobré Pole

Dobré Pole 79, 691 81 Březí

Obec Ivaň

Ivaň 267, 691 23 Pohořelice

Obec Novosedly

Novosedly 1, 691 82 Novosedly

Obec Přibice

Přibice 84, 691 24

Odbory MŽP:

odbor výkonu státní správy IV– oddělení Brno (odbor 240)

odbor adaptace na změnu klimatu (odbor 610)

odbor územní ochrany přírody a krajiny (odbor 620)

odbor druhové ochrany a implementace mezinárodních závazků (odbor 630)

odbor ochrany vod (odbor 640)

odbor geologie (odbor 720)

odbor mezinárodních vztahů (odbor 730)

odbor ochrany ovzduší (odbor 820)

Dotčený stát: (odesláno samostatným dopisem č. j. MŽP/2025/710/2258)

**Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Klima- und Umweltschutz, Regionen
und Wasserwirtschaft**

Stubenring 1, 1010 Wien

Republik Österreich