

Praha dne 15. srpna 2024
Č. j.: MZP/2024/710/4334
Vyřizuje: Mgr. Procházková
Tel.: 267 122 041
E-mail: adela.prochazkova@mzp.cz

ZÁPIS

z veřejného projednání dokumentace vlivů záměru na životní prostředí podle § 17 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon“), a § 3 vyhlášky Ministerstva životního prostředí (dále jen „MŽP“) č. 453/2017 Sb., o odborné způsobilosti a o úpravě některých dalších otázek souvisejících s posuzováním vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „vyhláška“), k záměru

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

konaného dne 24. 4. 2024 od 15:00 hodin v sále Radnice v obci Pohořelice, Brněnská 2,
691 23 Pohořelice

I. ZÁKLADNÍ ÚDAJE

1. Průběh posuzování před veřejným projednáním

- Dne 27. 12. 2021 bylo na MŽP předloženo oznámení záměru „D52 Pohořelice - st. hranice ČR/Rakousko + SSUD Pohořelice“, zpracovatelkou oznámení byla Ing. Kateřina Hladká, Ph.D., držitelka autorizace podle § 19 zákona, SUDOP PRAHA a.s.
- Dopisem ze dne 5. 1. 2022 rozeslalo MŽP oznámení dotčeným územním samosprávným celkům a dotčeným orgánům ke zveřejnění a 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 účastnit mezistátního

posuzování předmětného záměru. Rakousko vyjádřilo zájem účastnit se předmětného procesu EIA a požádalo o prodloužení lhůty pro podání vyjádření rakouské strany.

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 jen „DÚSC“), 5 subjektů ze strany dotčených orgánů (dále také jen „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.

Lhůta pro vyjádření rakouské strany byla na základě jejich 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 upřesnily informace, které je vhodné uvést do dokumentace vlivů záměru na životní prostředí (dále také „dokumentace“ nebo „dokumentace EIA“).
- Dne 19. 1. 2024 byla na MŽP předložena dokumentace EIA zpracovaná společností SUDOP GROUP Střední a větší projekty BIM, zpracovatelkou dokumentace byla Ing. Kateřina Hladká, Ph.D., držitelka autorizace podle § 19 zákona.
- Dopisem ze dne 2. 2. 2024 MŽP rozeslalo dokumentaci 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 záměru včetně překladu dokumentace 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 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 jejich 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.

- Dopisem ze dne 24. 4. 2024 byl zpracováním posudku o vlivech záměru na životní prostředí (dále také „posudek“) 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 obdržaná 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. MŽP se za chybu omluvilo a dne 19. 4. 2024 zaslalo do Rakouska spolu s omluvným dopisem opravený překlad pozvánky na veřejné projednání.

- Dne 24. 4. 2024 se konalo v souladu s § 17 zákona veřejné projednání.

2. Místo a čas veřejného projednání

Veřejné projednání se ve smyslu § 17 zákona uskutečnilo dne 24. 4. 2024 od 15:00 hodin v sále Radnice v obci Pohořelice, Brněnská 2, 691 23 Pohořelice.

3. Řízení veřejného projednání

Řízením veřejného projednání byla pověřena (dle § 3 odst. 2 vyhlášky) Mgr. Adéla Procházková, pracovnice odboru posuzování vlivů na životní prostředí a integrované prevence MŽP. Na jednání byli za MŽP přítomni také Mgr. Evžen Doležal, ředitel odboru posuzování vlivů na životní prostředí a integrované prevence, Ing. Klára Maláčová, vedoucí oddělení mezistátní EIA a Mgr. Bc. Jiří Kapoun, právník odboru posuzování vlivů na životní prostředí a integrované prevence.

4. Předmět veřejného projednání

Předmětem veřejného projednání byla dokumentace, vyjádření dotčených územních samosprávných celků, dotčených orgánů, dotčeného státu, vyjádření dotčené veřejnosti

a vyjádření veřejnosti k posouzení vlivů záměru „D52 Pohořelice - st. hranice ČR/Rakousko + SSUD Pohořelice“ na životní prostředí.

5. Účastníci veřejného projednání

Na veřejném projednání zastupovali jednotlivé strany:

oznamovatele (Ředitelství silnic a dálnic, s. p.):

Ing. Radek Mátl

Mgr. David Fiala

Ing. Tomáš Vyhlídal

za tým projektantů:

Ing. Manar Chaker

Ing. Radovan Hrnčíř

Ing. Jiří Šťastný

tým zpracovatelky dokumentace:

Ing. Kateřina Hladká, Ph.D.

Mgr. Martina Fialová, Ph.D.

Ing. Radmila Šmeráková

Ing. Jana Šafratová

zpracovatel posudku:

RNDr. Milan Macháček

dotčené územní samosprávné celky:

Jihomoravský kraj

nezúčastnil se/nevystoupil

Obec Bavory

nezúčastnil se/nevystoupil

Obec Dolní Dunajovice

Mgr. Josef Hasník, starosta

Městys Drnholec

nezúčastnil se/nevystoupil

Obec Horní Věstonice

zúčastnil se, nevystoupil

Obec Jevišovka

nezúčastnil se/nevystoupil

Město Mikulov

Ing. arch. Ivo Hrdlička, místostarosta

Obec Pasohlávky

Martina Dominová, DiS., starostka

Obec Perná

Mgr. Ladislava Charvátová, starostka

Město Pohořelice

Bc. Miroslav Novák, DiS., starosta

Obec Vlasatice

zúčastnil se, nevystoupil

dotčené orgány:

Krajský úřad Jihomoravského kraje	nezúčastnil se/nevystoupil
Městský úřad Mikulov	nezúčastnil se/nevystoupil
Městský úřad Pohořelice	zúčastnil se, nevystoupil
Krajská hygienická stanice Jihomoravského kraje se sídlem v Brně	nezúčastnil se/nevystoupil
Agentura ochrany přírody a krajiny ČR, regionální pracoviště Jižní Morava	zúčastnil se, nevystoupil
Správa CHKO Pálava	zúčastnil se, nevystoupil
Ministerstvo zemědělství	nezúčastnil se/nevystoupil

dotčený stát:

Rakouská republika	nezúčastnil se/nevystoupil
--------------------	----------------------------

Veřejného projednání se zúčastnili rovněž zástupci veřejnosti. Celkem se veřejného projednání účastnilo kolem 80 osob.

6. Program veřejného projednání

1. Úvod
2. Vystoupení zástupců jednotlivých stran
3. Diskuse
4. Závěr

II. PRŮBĚH VEŘEJNÉHO PROJEDNÁNÍ

Veřejné projednání zahájila Mgr. Adéla Procházková (MŽP). V úvodu seznámila přítomné s programem veřejného projednání, představila zástupce jednotlivých stran a provedla časovou rekapitulaci jednotlivých kroků projednávaného záměru v procesu posuzování vlivů na životní prostředí.

Generální ředitel Ředitelství silnic a dálnic, s. p. Ing. Radek Mátl (jako zástupce oznamovatele) představil záměr stavby předmětného úseku dálnice D52 jako stěžejní pro dálniční propojení s Rakouskou republikou a pro zlepšení současné dopravní situace. Ing. Tomáš Vyhlídal, vedoucí úseku přípravy silnic Závodu Brno, Ředitelství silnic a dálnic, s. p. (jako další zástupce oznamovatele) ve své prezentaci představil vymezení rozsahu záměru a základní informace o něm. Hovořil konkrétně o třech úsecích záměru 5204, 5205 a 5206 a o přípravách těchto jednotlivých úseků. Dále hovořil o variantách úseku 5205, tedy překročení vodní nádrže Nové

Mlýny, a to o variantě A – násyp a variantě B – estakáda. Stručně představil technické řešení záměru, stupně přípravy jednotlivých částí záměru a další očekávané kroky.

Zpracovatelka dokumentace Ing. Kateřina Hladká, Ph.D. prezentovala vlivy záměru na jednotlivé složky životního prostředí a veřejné zdraví a uvedla, že kromě výše zmíněných 3 úseků záměru je součástí posuzovaného záměru také výstavba SSUD Pohořelice. Stručně provedla přítomné zpracovanou hlukovou studii, osvětlila dopravní modely, které byly pro posouzení vlivů záměru využity, a představila protihluková opatření. Na základě provedených výpočtů a navržených protihlukových opatření bude hygienický hlukový limit u chráněných venkovních prostor splněn. Hovořila o vyhodnocení změny akustické situace na ovlivněných komunikacích, která byla v návaznosti na požadavek ze závěru zjišťovacího řízení hodnocena ve vztahu k celé dopravní síti, jež může být záměrem ovlivněna. Návrh protihlukových opatření je stejný pro obě varianty překonání vodní nádrže Nové Mlýny.

V rámci rozptylové studie hovořila o sledovaných látkách, a to i o vlivu záměru na EVL Mušovský luh. Imisní limity všech sledovaných imisních charakteristik jsou splněny, a není tedy třeba navrhovat kompenzační opatření. Výběr varianty není z hlediska vlivů na ovzduší rozhodující.

Dále byly hodnoceny vlivy posuzovaného záměru na vody, k čemuž zpracovatelka dokumentace uvedla, že záměr kříží dvě záplavová území a že se část záměru nachází v ochranném pásmu II. stupně přírodních léčivých zdrojů a zdrojů přírodních minerálních vod Pasohlávky a další část prochází v bezprostřední blízkosti západní hranice ochranného zdroje podzemních vod Nová Ves. Pro lokalitu je standardní stav vysoká koncentrace chloridů jak v povrchových, tak v podzemních vodách. Zpracovatelka dokumentace blíže popsala navržený způsob odvodnění povrchu dálnice, včetně retenčních nádrží. V dokumentaci EIA už se již (na rozdíl od oznámení záměru) neuvažuje o odvedení vod z dálnice do hraničního toku Včelínek a je místo toho navrženo celoroční odvodnění do kanálu Brod-Bulhary-Valtice, do toku Včelínek ústí až po 200 m v místě, kdy už Včelínek protéká na českém území. Dále hovořila o řešení překonání vodní nádrže Nové Mlýny a s tím souvisejícími 3 variantami kompenzace zásobního a retenčního objemu nádrže. Z posouzení vyplynulo, že varianty kompenzace 1 a 2 nesplňují dostatečný prostor pro kompenzaci, a jako dostatečná vychází varianta 3.

Prezentace pokračovala shrnutím vlivů záměru na lokality soustavy Natura 2000, přičemž ve stanoviscích Krajského úřadu Jihomoravského kraje a Agentury ochrany přírody a krajiny nebyl významný negativní vliv vyloučen. Posouzení vlivů zpracovávala Mgr. Martina Fialová, Ph.D. se závěrem, že záměr nebude mít významný negativní vliv na předměty ochrany lokalit soustavy Natura 2000. Zároveň byla posuzována i kompenzační opatření, stejně tak jako varianty přechodu před vodní nádrží Nové Mlýny – násyp a estakáda, přičemž varianta estakády je z hlediska posouzení Natura výrazně vhodnější. Dále zpracovatelka hovořila o hodnocení dle § 67 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů, přičemž byl zjištěn výskyt zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů, a hovořila o závěrech zpracované migrační studie, z níž v úseku 5205 lépe vychází varianta estakáda. Pořadí variant kompenzace zásobního a retenčního objemu je z hlediska hodnocení dle § 67 varianta 2 s nejmenším vlivem na biotu, dále varianta 3 a poté varianta 1 – ta je považována za neakceptovatelnou.

Zpracovatelka dokumentace hovořila o hodnocení vlivů na veřejné zdraví, které prováděla osoba s autorizací Ministerstva zdravotnictví. Toto hodnocení se zaměřilo na oblast znečištění ovzduší, kde bylo třeba identifikovat nebezpečnost vztahů „dávka a účinek“. Závěr hodnocení tohoto aspektu zněl, že u sledovaných účinků dojde v oblasti zástavby pouze k mírné změně u zdravotního rizika a není třeba očekávat nárůst, který by měl za následek ohrožení zdraví. Další hodnocenou oblastí byla hluková zátěž. Zde byla hodnocena expozice a charakterizace rizika. Výpočet naznačil pokles míry zdravotního rizika. Porovnáním variant se došlo k závěru, že rozdíly mezi nimi jsou pouze velmi málo významné a z hlediska dopadu na lidské zdraví není výběr varianty rozhodující.

V rámci dokumentace bylo zpracováno hodnocení vlivů na krajinný ráz, kde rozhodující je vedení záměru přes vodní nádrž Nové Mlýny, přičemž menší zásah do krajinného panoramatu představuje varianta A – násyp. Vlivy na půdy a na přírodní zdroje byly v rámci dokumentace taktéž posouzeny. Vlivy na hmotný majetek a kulturní dědictví se nepředpokládají. Vzhledem k tomu, že jde o území s archeologickým významem, bude v dalších fázích postupováno podle platné legislativy. Nakonec byly shrnuty hlavní aspekty možných variant a provedeno jejich posouzení. Obě varianty, tedy A – násyp i B – estakáda jsou z hlediska vlivu na životní prostředí akceptovatelné. Ze tří hodnocených kompenzačních variant za variantu A je doporučena varianta 3.

Dále zpracovatelka dokumentace zmiňuje hodnocení přeshraničních vlivů, zejména neovlivnění hraničního toku Včelínek. Společné budou vlivy se silnicí A5, jelikož spolu záměry úzce souvisí. Vznik významných přeshraničních vlivů je zpracovatelkou vyloučen. Závěrem prohlásila, že na základě analýzy dokumentace je daný záměr vyhodnocen jako akceptovatelný.

Zpracovatel posudku, RNDr. Milan Macháček, prezentoval svou roli, postup a fázi zpracovávání posudku.

Zástupkyně MŽP, Mgr. Procházková poté vyzvala zástupce dotčených územně samosprávních celků a dotčených orgánů k uplatnění připomínek, které nebyly ministerstvu doručeny písemně.

Ing. arch. Ivo Hrdlička, místostarosta města Mikulov, požádal o vyjádření k podaným písemným připomínkám. Požadované informace se týkaly řešení vegetační bariéry v úseku komunikace podél Mikulova. Ing. Hladká odpověděla, že v rámci dokumentace se uvažovalo o projektu vegetačních úprav na násypu a v zářezu. Konkrétně by měl být vytvořen a následně osázen zemní val s protihlukovou stěnou a všechna další tělesa by měla být rovněž osázena. Výsledná podoba bude vytvořena po projednání s CHKO Pálava. Pana místostarostu zajímalo, jakým způsobem je toto řešeno v úseku estakády. Zpracovatelka dokumentace odpověděla, že v rámci estakády se výsadba provádět nebude. A to ani v okolí estakády, kde se nachází slanisko se specifickou péčí. Místostarosta Mikulova se dále ptal na výběr vegetace a její soulad s okolní krajinou. Ing. Hladká ujistila, že vegetační úpravy jsou plánovány s CHKO Pálava, a to právě tak, aby byly ve shodě s přirozenou vegetací lokality. Další dotaz směřoval k ujištění, že vegetační bariéra přispěje k plnění hygienických limitů z hlediska prašnosti. Zpracovatelka dokumentace upozornila, že z předchozích jednání ani z rozptylové studie nevzešel požadavek na kompenzační výsadbu zeleně. Nicméně potvrdila, že osázení bude zachytávat tuhé znečišťující

látky. Dále se pan místostarosta doptával na rozsah a přesnost modelu, který byl podkladem hlukové studie. Slova se ujala zpracovatelka hlukové studie, Ing. Jana Šafratová, která objasnila původ datových zdrojů modelu. Zpracovatelka dokumentace, Ing. Hladká, pro demonstraci modelu promítla hlukové mapy z prezentace projektu, kde poukázala na výpočtové body objektů a strukturu izofon. Na dotaz pana místostarosty, zda model pracuje s celým územím města Mikulov, bylo ze strany obou zpracovatelek odpovězeno kladně.

Starostka obce Pasohlávky, Martina Dominová, DiS., zdůraznila obsah své písemné připomínky týkající se estakády. Projevila zásadní nesouhlas s touto variantou z důvodu nepřiměřeného zásahu do krajinného rázu. Rovněž poznamenala, že se neztotožňuje se závěry hlukové studie, že míra hluku z estakády nebude významně odlišná od varianty násypu. Vyjádřila taktéž nesouhlas s absencí odpočívky pro nákladní dopravu. Zpracovatelka dokumentace, Ing. Hladká, potvrdila, že vliv na krajinný ráz vyšel v hodnocení pro variantu estakády významnější, nicméně výsledně zvolená varianta (ať násyp, či estakáda) bude dále posuzována z hlediska vlivu na krajinný ráz v další fázi projektové přípravy. Zpracovatelka hlukové studie vysvětlila nevýznamný rozdíl hlukového dopadu mezi variantami, který je způsoben absencí chráněného venkovního prostoru, ke kterému by se vázaly hladiny hygienických limitů. Upozornila na skutečnost, že rekreační objekt není chráněným venkovním prostorem. Paní starostka se zajímala o vliv na budoucí plánované využití okolí obce Pasohlávky pro lázeňství. Ing. Šafratová potvrdila, že do studie lze zahrnout pouze objekty, které jsou v současné evidenci katastru nemovitostí.

Mgr. Ladislava Charvátová, starostka obce Perná, chtěla vědět, zda se počítá s odpočívkou pro kamionovou dopravu. Podle Ing. Máty se v tuto chvíli s odpočívkou pro tento úsek nepočítá, nevylučuje však její pozdější dostavbu v rámci jiného řízení, pokud se nalezne vhodný prostor a nastane shoda s obcemi a vlastníky pozemků. Poznamenal, že vyhledávání vhodných pozemků pro tuto stavbu probíhá, jednalo by se však o samostatný povolovací proces.

Dále s připomínkami vystoupil starosta města Pohořelice, Bc. Miroslav Novák, DiS. Upozornil na dlouhé trvání procesu spojeného se záměrem i množství podnětů k vypořádání. Poukázal na to, že požadavky vznesené za město Pohořelice nebyly, podle jeho názoru, zapracovány do dokumentace. Požádal následně o doplnění několika informací. První souvisela se zaústěním doprovodných komunikací do části obce Nová Ves. Obává se následného zvýšení dopravní zátěže, zvýšení hluku, prašnosti a potenciálního nebezpečí kolize s občany. Akceptování záměru podmínil vybudováním obchvatu Nové Vsi. Dalším bodem bylo zřízení SSÚD a zda bude v jeho areálu stanoviště Policie České republiky či Hasičského záchranného sboru Jihomoravského kraje. Vyjádřil požadavek vybudování chodníku k průmyslové zóně a žádá prověření, zda se chodník po výstavbě dálnice do lokality vejde. Poté se vyjádřil k variantám, kde z ekonomických i dalších důvodů podpořil variantu násypu a odmítl variantu B – estakádu. Rovněž považuje za nutnou stavbu odpočívky pro nákladní kamionovou dopravu, přičemž ale s návrhem odpočívky v lokalitě Smolín město nesouhlasí.

Reakce na vznesené dotazy a připomínky se ujala zpracovatelka dokumentace, Ing. Hladká. Nejprve se věnovala posouzení zvýšení dopravní zátěže v obci Nová Ves, kde v dokumentaci

není žádná doprovodná komunikace navrhována. Případné zvýšení dopravy na průjezdu Novou Vsí bylo podrobeno studiím v několika variantách dopravního modelu. Ty, podle Ing. Hladké, ukazují, že dojde pouze k mírnému navýšení. Zmíněný model byl podkladem pro hodnocení na veřejné zdraví z hlediska hluku i čistoty ovzduší, přičemž bylo prokázáno, že nedojde k překročení hygienických limitů. Co se týče areálu SSÚD, zhotovitelka dokumentace posuzuje pouze technické řešení od zadavatele, nerozhoduje, co v areálu bude. Ing. Hladká akceptovala požadavek na technické prověření umístění chodníku pod tělesem dálnice. Potvrdila, že v rámci záměru se neplánuje odpočívka, ale jakožto samostatný proces je možno dohledat si záměr stavby odpočívky Smolín v informačním systému EIA. Dále zpracovatelka nabídla prezentaci dat k vypočítané změně intenzity dopravy v Nové Vsi. Konstatovala taktéž, že na objízdě trase přes Novou Ves bylo od 1. 1. 2024 zavedeno mýtné, tudíž důvod, pro který by řidiči mohli objízdou trasu dálnice hromadně volit, pominul. Pan starosta Novák požádal o nabídnutou prezentaci modelovaných dopravních intenzit. K situaci s mýtným namítl, že je těžké v tuto chvíli odhadovat, jak to bude s poplatky v budoucnu a že by to neměl být aspekt ovlivňující volbu trasy dálnice. Poté vyjádřil za občany nesouhlas s hodnocením, že nárůst dopravní zátěže a s ním spojených negativních vlivů bude pouze mírný. Na závěr apeloval na výstavbu obchvatu i při vědomí zvýšených nákladů.

K tématu se vyjádřil i pan Bořecký, předseda osadního výboru z Nové Vsi. Vyjádřil rozčarování nad vyslechnutými argumenty. Zmínil, že ani v historických plánech k projektu se nikdy komunikace nesváděly do obcí a vždy se počítalo s obchvatem Nové Vsi. Upozorňuje, že toto řešení zvýší nebezpečí na místě, kde už došlo k několika smrtelným nehodám. Postrádá zhodnocení vlivu na lidský život, kromě hluku a prašnosti. Stěžuje si na absenci odpočívky a uvádí zkušenost s kamiony parkujícími v obcích. Obává se, že při zpoplatnění dálničního úseku budou řidiči volit ve velkém tuto objízdou trasu.

Ředitel odboru posuzování vlivů na životní prostředí MŽP, Mgr. Evžen Doležal vyzval ke krátkému shrnutí vývoje situace ředitele závodu Brno ŘSD, Mgr. Davida Fialu. Ten potvrdil, že situace části obce Nová Ves je se zástupci Pohořelic dlouhodobě řešena. Vysvětlil, že dopravní modely počítají i se situacemi, kdy by z důvodu zpoplatnění úseku dálnice využívala vozidla objízdě trasy skrz místní obce. Zdůraznil, že silnice I/52 je zpoplatněna pro těžká nákladní vozidla, což umožňuje sledovat, zda reálně dochází k odklonu. Ředitel ŘSD, Ing. Radek Mátl doplnil, že silnic, které tvoří část budoucí dálnice, je v České republice mnoho a ŘSD má s takovými situacemi bohaté zkušenosti. Chápe rozhořčení i obavy z přesunu dopravy ze zpoplatněné komunikace. Argumentuje ale tím, že podle dostupných dat k tomu nedochází. Podle jeho slov tomu nenasvědčuje ani intenzita dopravy, která není tak hustá, aby byli řidiči motivováni volit volnější trasy, samozřejmě kromě případu závažné nehody, která by provoz na dálnici zablokovala. Potvrdil nutnost zabránit sjezdu kamionů do obce dopravním značením či poplatkem na objízdě trasách.

Vedoucí oddělení mezistátní EIA, Ing. Klára Maláčová žádá doplnění informace ke zmiňovaným odpočívám, zejména ke zmíněnému ukončení přípravy záměru odpočívky Smolín. Ing. Radek Mátl zopakoval, že odpočívky budou předmětem dalších jednání se zástupci měst a obcí a v případě nalezení vhodné lokality započnou samostatné povolovací procesy včetně hodnocení

EIA. Zmiňuje obecný odpor ke stavbám tohoto typu a délku povolování a uvádí to jako jeden z důvodů, proč součástí tohoto záměru není žádná odpočívka. Ing. Tomáš Vyhlídal potvrdil, že se v současnosti nepokračuje v přípravě odpočívky Smolín a vyzval zástupce obcí, které odpočívky preferují, aby navrhli vhodnou lokalitu.

Starosta Pohořelice, Bc. Miroslav Novák, DiS., požádal o objasnění k datovému podkladu modelu intenzity dopravy v Nové Vsi. Zpracovatelka dokumentace Ing. Hladká s pomocí prezentace představila dopravní model pro rok 2028 bez a při zprovoznění dálnice D52, a to pro osobní automobily a lehká i těžká nákladní vozidla. Dále uvedla výčet použitých metodik pro dopravní i hlukové studie. Pan Bořecký, předseda osadního výboru Nové Vsi, namítl, že modely se liší od reality a nákladní vozidla podle jeho zkušenosti do obce často zajíždějí. Opakovaně apeloval na stavbu obchvatu a nesmyslnost a nebezpečnost vedení dopravy obcí. Ing. Hladká rozporuje cílené svedení dopravy do části obce Nová Ves či jiných obcí. Naopak, argumentuje rozšířením stávající komunikace a jejím oddálením od obce. Pan Bořecký oponuje, že má přímou zkušenost s množstvím lidí, kteří využívají obslužné komunikace, aby se vyhnuli placeným úsekům, a předpokládá, že počet těchto vozidel značně vzroste. Ing. Mátl z ŘSD argumentuje množstvím dat a zkušeností, které svědčí o opaku, i když nevylučuje možnost hledání řešení, pokud praxe ukáže jiný průběh.

O slovo se přihlásil Ing. Josef Svoboda, radní města Pohořelice, bývalý starosta a místostarosta. Uvedl, že od Nové Vsi k Mikulovu už je podél budoucí dálnice souběžná komunikace, která v případě nehody svede objíždějící vozidla mimo obce. Na této trase jsou průjezdná města Rajhrad, Pohořelice (ty už bez doprovodné komunikace) a část obce Nová Ves (také bez doprovodné komunikace). Apeloval tedy na stavbu této doprovodné komunikace. Zmiňuje rozsudek ve věci průtahu obcí, který uvádí, že v ZÚR Jihomoravského kraje se počítá s doprovodnou komunikací, a to soud považuje za rozhodující. Zmiňuje jisté řešení tkvící v zavěšení kolejnice, která by omezovala výšku projíždějících vozidel, ale předpokládá nesouhlas ze strany policie i správy a údržby silnic Jihomoravského kraje. Dále je také možnost, že by doprovodnou komunikaci převzal do správy kraj a z komunikace v obci se stala komunikace místní, což by umožnilo řidiče pokutovat. Starosta Miroslav Novák doplnil číslo výše zmíněného rozsudku Nejvyššího správního soudu, č. 5as248/2021-89. Konstatuje, že se ŘSD podařilo stavbu umístit v rámci ZÚR JmK, a tudíž nepotřebuje změnu územních plánů obcí. Dále cituje bod 45. zmíněného rozsudku, kde se říká, že z územního plánu doprovodná komunikace vyplývá, a dokonce je tam specificky zmíněna, aby se zabránilo zvýšení dopravní zátěže v Nové Vsi. Zdůraznil rozpor mezi rozsudkem, vyplývajícím ze ZÚR a tím, jak je stavba navrhována v dokumentaci.

Ing. Hladká požádala o možnost vyjádřit se za zpracovatele dokumentace EIA. Dokumentace EIA byla předložena po 1. 1. 2024, kdy po novelizaci zákona o posuzování vlivů už není vyžadováno stanovisko z hlediska souladu s územně plánovací dokumentací. V dokumentaci EIA byl zpracován návrh technického řešení předloženého oznamovatelem, tedy bez doprovodné komunikace. Téma doprovodné komunikace bylo řešeno ve stanovisku Krajského úřadu Jihomoravského kraje ze 17. 5. 2021 (v němž byl přezkoumáván soulad záměru s cíli a úkoly územního plánování), které ŘSD zprostilo povinnosti stavět tuto komunikaci. Ing. Vyhlídal za

ŘSD vysvětlil, že v rámci schvalování ZÚR Jihomoravského kraje byla zmíněná komunikace vedena jako možnost, ne povinnost a že rozhodnou skutečností bude případné překročení sledovaných limitů v rámci dokumentace EIA z důvodu závleku dopravy do obce.

Mgr. Procházková z MŽP pokračovala v jednání podle stanoveného programu a vyzvala k vyjádření další dotčené územní samosprávné celky a následně dotčené orgány. Ke slovu se ale přihlásil ještě zástupce obce Dolní Dunajovice, starosta Mgr. Josef Hasník. Rozporoval výsledky hlukové studie, podle které nebude obec zasažena zvýšenými hladinami. Zajímalo ho, zda bude zachována přímá silnice mezi Dolními Dunajovicemi a obcí Perná a zdůraznil, že neřešení kamionových odpočívek vnímá jako významnou komplikaci, neboť zde existuje přetížení kamiony už v současnosti a zrušení současné odpočívky podle něj povede ke zvýšení sjezdů do obcí, zejména v nočních hodinách. Na vznesené požadavky reagovala zpracovatelka dokumentace, Ing. Hladká. Přiblížila model hlukové zátěže oblasti mezi obcemi Perná a Dolní Dunajovice pro rok 2028 při realizaci stavby dálnice D52, která je v rámci stanovených limitů. Upozornila na skutečnost, že hluková studie bude aktualizována v projektové dokumentaci v dalších stupních povolování záměru a následně bude provedeno měření hluku ke kolaudaci stavby zástupci hygienické stanice. Pokud nebudou splněny limity, investor vybuduje odpovídající protihluková opatření. K dotazu na propojení obcí Perná a Dolní Dunajovice se vyjádřil projektant úseku, Ing. Jiří Šťastný, ze společnosti Dopravoprojekt Brno, a.s. Potvrdil, že se tímto zabývají v navazujícím stupni, který umožňuje detailnější řešení, než je požadováno do dokumentace EIA. Situace je taková, že se prověřuje možnost ponechání této komunikace spolu s dálnicí z hlediska inženýrsko-geologických průzkumů.

Ředitel Mgr. Doležal z MŽP požádal o vyjádření k opakovaným dotazům k tématu odpočívek a zda se dá předpokládat vznik nějaké odpočívky v dotčené oblasti mezi Pohořelicemi a státní hranicí. Zástupce ŘSD opětovně vyzval starosty, aby avizovali možný prostor, kde by bylo možno odpočívku vystavět. Upozornil na komplikovanost povolování odpočívek a vleklé spory v místech, kde se mají realizovat. Potvrdil, že vyhodnocují potenciální plochy a uvítají doporučení. Ing. Mátl ještě dodal, že stavba odpočívek podél celé dálniční sítě je zájmem ŘSD a pokud se vhodná plocha najde, odpočívka bude realizována.

Mgr. Procházková z MŽP poté vyzvala k vyjádření zástupce dotčených orgánů. Jelikož se nikdo nepřihlásil, vyzvala poté zástupce dotčeného státu Rakousko, pokud mají připomínky nad rámec svých písemných vyjádření, aby předstoupili. Nikdo z Rakouska se o slovo nepřihlásil.

Před zahájením diskuse ještě zástupce silničního správního úřadu z Městského úřadu v Mikulově upozornil na fakt, že z důvodu parkování kamionů na silnicích druhých a třetích tříd kvůli absenci odpočívky dochází k degradaci těchto komunikací i související zeleně.

Poté Mgr. Adéla Procházková z MŽP zahájila diskusi s účastí veřejnosti a dotčené veřejnosti a požádala o dodržení pravidel pro pořízení záznamu.

Jako první předstoupila paní Irena Mitošinková z Nové Vsi a vyjádřila znepokojení nad opětovným zvýšením dopravní zátěže poté, co dopravě v obci před lety ulevil obchvat. Požaduje zamyšlení nad stavem dopravy v horizontu desítek let a ptá se, za jakého počasí bylo prováděno měření hluku a tuhých znečišťujících částic. Zpracovatelka dokumentace paní doktorka Hladká

odkazuje na výhled dopravního modelu až do roku 2050 s i bez realizace dálnice, kdy byly porovnávány hlukové i rozptylové situace a jejich vliv na veřejné zdraví. Paní Mitošinková upozornila na fakt, že po stavbě obchvatu došlo i k proměně bioty a zvýšení biodiverzity. Konstatovala, že při častých mlhách prachové částice klesají a dochází ke zhoršení kvality vzduchu ze stávajícího obchvatu, a předpokládá, že se to po stavbě dálnice a obslužné komunikace ještě zhorší. Poukázala na plánovaný rozvoj obce a stavbu rodinných domů, pro které by tyto aspekty mohly být překážkou. Zpracovatelka dokumentace se odkázala na předchozí vysvětlení k hlukové studii a zaměřila se na rozptylovou situaci. I tato studie modelovala situaci až do roku 2050 a zahrnovala i stávající komunikaci procházející Novou Vsí. Zpracovatelka objasnila metodiku zpracování i využití zdroje dat a potvrdila, že i při realizace dálnice budou v zájmovém území splněny imisní limity. Poznamenala, že na základě dat dochází na území ČR dlouhodobě k poklesu imisního zatížení. Objasnila, že nebude budována obslužná ani doprovodná komunikace, dojde pouze ke zkapacitnění silnice I/52. Následně bude doprava plynulejší, což povede ke snížení koncentrace tuhých znečišťujících látek v ovzduší. Paní Mitošinková závěrem apelovala, aby se obslužná komunikace vedla podél dálnice.

Další připomínku přednesl pan František Vašíček, spolumajitel Hotelu Termal Mušov, který je spoluvlastníkem pozemků dotčených plánovanou stavbou, a tak se účastnil všech jednání od roku 2001. Celou dobu byl v souladu s plánem stavby, až do roku 2020, kdy byla představena varianty estakády, ačkoli považoval za danou předchozí variantu z roku 2010. Varianta A – násyp je podle jeho mínění optimální kompromis. Připomínky se týkají hodnocení vlivu na krajinný ráz, vlivů na ÚSES, migrační propustnosti pro zvláště chráněné druhy, lokalit soustavy Natura 2000, záboru zemědělského půdního fondu a pozemků určených k plnění funkce lesa při porovnání variant. Estakáda je podle jeho mínění pro ptáky srovnatelně ohrožující, jako násyp pro vydru říční. Dále poukazoval na nejasnosti v hodnocení vlivu na vody. Dále se věnoval tématu hluku, přičemž poukázal na to, že hotel byl nucen vybudovat vlastní val, jakožto protihlukové opatření. Zpochybňuje srovnatelnost variant A a B z hlediska hlukového zatížení vzhledem k poloze hotelu. Poukazuje na zpevnění hráze v rámci stavby cyklostezky jako podpůrný argument pro variantu násyp. Stejně jako předpokládanou cenu varianty násyp, která má být výrazně nižší než pro variantu estakády. Dále zmiňuje změnu krajinného rázu a vizuálních vlastností krajiny, která by nastala stavbou estakády. Apeloval na to, aby rozhodujícími kritérii pro výběr varianty byla estetika a ekonomické náklady.

Ing. Hladká poznamenala, že finanční stránka projektu není předmětem hodnocení vlivu záměru na životní prostředí a veřejné zdraví. Vysvětlila zmiňované bodové hodnocení u různých aspektů a fakt, že krajinný ráz je jen dílčí část hodnocení vlivu na životní prostředí, a okomentovala své hodnocení dalších dílčích částí. Pan Vašíček poté zpochybnil reálnost studií, které byly podkladem dokumentace, a konstatoval, že dálnice nebude mít pro občany žádnou přidanou hodnotu a že mostní pilíře plánované estakády významně poškodí krajinný ráz. Prosazuje jako preferovanou kompromisní variantu A. Vzněl dotaz, zda byla hladina hluku měřena vedle hotelu Termal, což Ing. Hladká potvrdila. Dále objasnila, že požadavky na kompenzaci související s vodami vychází z požadavků státního podniku Povodí Moravy. Pan Vašíček stále vnímal nejasnost ve věci vlivu na významné krajinné prvky. Mgr. Martina Fialová vyjasnila hodnocení variant A a B z hlediska

vlivů na ochranu přírody, včetně významných krajinných prvků a migrační propustnosti pomocí „vydrochodů“.

Zpracovatel posudku, RNDr. Macháček, ujistil, že informace zmíněné v diskusi vezme v potaz při vypracování posudku a nastínil, jak bude analyzovat předloženou dokumentaci EIA. Ing. Maláčová za MŽP utvrdila všechny, kteří uplatnili k záměru v procesu EIA připomínky, že tyto budou v posudku zapracovány. Ředitel odboru posuzování vlivů na životní prostředí z MŽP přislíbil, že hodnocení variant bude věnována náležitá pozornost.

Ing. Josef Svoboda, radní města Pohořelice zmínil potřebu a technické řešení dilatačních spár. Ing. Hladká připomněla, že byla prozatím předložena předběžná technická studie, o konkrétním materiálu a technickém řešení se bude rozhodovat v pozdější fázi projektu. Utvrdila ale všechny, že po volbě konkrétní varianty bude provedena nová hluková studie a z ní vyvozena případná opatření na snížení hlučnosti. Generální ředitel ŘSD doplnil, že na případném mostě by byl povrch vozovky tvořen živичným krytem.

Předstoupil bývalý starosta města Mikulov a senátor, pan Rostislav Košťál ve věci diskutované odpočívky pro nákladní kamionovou dopravu a navrhl pro odpočívku lokalitu bývalého celniště v Mikulově.

Další připomínku uplatnila Lenka Grofová z advokátní kanceláře Czerwenka a partner Brno, která zastupovala 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. Připomínka se týkala chloridy znečištěných vod odváděných z dálnice následkem zimní údržby. Paní Grofová upozornila, že se dokumentace odkazuje na neaktuální zdrojové informace, a vyřkla nesouhlas s tvrzením, že není třeba výpočty aktualizovat. Stejně tak by bylo, podle jejího názoru, potřeba aktualizovat vliv odtoku znečištěných vod do vodní nádrže Nové Mlýny a vypracovat nový hydrologický a hydrobiologický posudek. Podle zkušenosti z rakouské strany jsou půdy i podzemní vody v blízkém okolí dálnice zasoleny nad únosnou míru a je třeba hledat jiné řešení. Plánovaný odvod znečištěných vod tlakovým potrubím do řeky Dyje považuje za nepřipustný, zejména s ohledem na fakt, že tuto řeku zatěžuje tunami chloridu a sulfátu denně už rakouská strana. Zajímala se, zda bylo v hodnocení počítáno se setrvalým poklesem hladiny řeky Dyje v důsledku klimatických změn. Zpracovatelka dokumentace odpovídá, že způsob odvádění vod byl oproti oznámení záměru v dokumentaci změněn z důvodu lepšího zachytu polutantů a měl by zabránit úniku solí do prostředí. Dále vysvětlila, jak aktuálními daty bylo pro modelování počítáno.

Pan Roman Mikulášek, místostarosta obce Pasohlávky, se připojil ke kritice míry znečišťujících látek ve vodách a v sedimentech a v jejich dopadu na zemědělské prostředí a neřešení ze strany Povodí Moravy, s.p. Pan místostarosta se ptal na případnou životnost uvažované estakády, než bude potřeba ji rekonstruovat a jak by byla případná rekonstrukce fakticky realizovatelná. Zpracovatelka dokumentace upozornila na skutečnost, že odtěžení sedimentů není kompenzačním opatřením, resp. podnik Povodí Moravy, s.p. by takový krok nepovažovalo za dostatečnou kompenzaci retenčního a zásobního objemu. K životnosti estakády generální ředitel ŘSD, s.p. Ing. Mátl uvedl, že mosty se obecně plánují na stoletou životnost, i když po několika

desítkách let je třeba cyklická oprava. Taková oprava by probíhala postupně po polovinách za omezeného provozu. Pan místostarosta Mikulášek se zajímal o to, jakým způsobem ŘSD zajistí, že nebudou, zejména v místech dilatačních spár, po krátké době na dálnici výtluky, které by výrazně zvýšily hlukovou zátěž. Ing. Mátl uznal, že technologické provedení dilatačních spár je nesnadné a dochází zde k opravám ve větší míře než na jiných úsecích. Nicméně vzhledem k postupu technického pokroku věří, že se situace bude zlepšovat.

Starosta Pohořelice, pan Bc. Miroslav Novák, DiS., se dotázal na rozdíl v technickém řešení násypu a estakády z hlediska možné rychlosti jízdy vozidel. Ing. Mátl odpověděl, že v obou případech by platila maximální povolená rychlost 130 km/h.

Pan Tomáš Ingr, jednatel společnosti Pasohlávská rekreační, provozující největší kemp v ČR se rovněž přiklonil k variantě násypu. Obává se poklesu rekreačního potenciálu oblasti v případě stavby estakády. Vyzval ŘSD, aby ušetřené peníze při variantě násypu využili na stavbu obchvatu Nové Vsi a kompenzační opatření pro ochranu přírody. Zároveň pozval zpracovatele posudku, RNDr. Macháčka, aby navržené varianty hodnotil i z pohledu zmíněného kempu. Doktor Macháček si uvědomuje důvody obav z hluku způsobeného přejezdem dilatačních spár na mostě, ale upozorňuje na vliv na krajinný ráz nejen estakády, ale i jiných projektů v území.

Pan Vašíček zmiňuje připravovaný lázeňský rozvoj oblasti kolem Pasohlávek, do které již bylo investováno ze státních dotačních zdrojů a kraj zde má rozestavěno léčebně-rehabilitační centrum. Jmenoval i další kroky pro zlepšení rekreačního a lázeňského potenciálu okolí, který by byl estakádou poškozen.

Ing. Miroslav Kovács, místostarosta Dolních Dunajovic apeloval na investora, aby bral v potaz pohled a požadavky místních obyvatel, na které může mít rozhodnutí značný vliv. Upozornil, že limity a metodiky se mohou změnit, ale zásah do krajiny a života místních bude trvalý. Považuje rovněž za důležité spojit výstavbu dálnice s odpočívkou pro kamiony. Preferuje variantu násypu z důvodů ekonomických i estetických, přičemž zdůraznil, že on i ostatní jsou nakloněni kompenzačním opatřením ve prospěch ochrany životního prostředí. Zpracovatelka dokumentace dokládá umístění výpočtových bodů pro hlukovou studii v Dolních Dunajovicích, na kterých nedochází ani k přiblížení k limitní hygienické hodnotě. Rovněž z hlediska krajinného rázu není vhodné zde, podle Ing. Hladké, realizovat žádné protihlukové bariéry. Je snaha zahloubit niveletu dálnice, aby nedošlo k ovlivnění pohledu z Dolních Dunajovic na Pálavu. Byla zde zpracována i vizualizace, která to potvrzuje. Obec Dolní Dunajovice si nechala zpracovat návrh zemního valu, který by do pohledové situace nezasahoval. Zpracovatelka dokumentace poděkovala za podněty a slíbila, že se jimi bude zabývat, pokud se bude podílet na zpracování projektové dokumentace.

Na výzvu ředitele odboru posuzování vlivů na životní prostředí, Mgr. Doležala se už nikdo další s připomínkou nepřihlásil a veřejné projednání došlo ke svému závěru.

Veřejné projednání bylo ukončeno dne 24. 4. 2024 cca v 19:00 h.

III. ZÁVĚR

Dle § 17 odst. 5 zákona pořizuje příslušný úřad z veřejného projednání zápis obsahující zejména údaje o účasti a závěry z projednání a dále z něj pořizuje zvukový záznam.

Vlivy záměru „D52 Pohořelice - st. hranice ČR/Rakousko + SSUD Pohořelice“ byly projednány ze všech podstatných hledisek.

Konstatuji, že byla naplněna všechna zákonná ustanovení pro veřejné projednání dokumentace k záměru „D52 Pohořelice - st. hranice ČR/Rakousko + SSUD Pohořelice“ podle zákona a vyhlášky.

Zapsala: **Mgr. Adéla Procházková**
ministrský rada odboru posuzování vlivů na životní prostředí a integrované prevence

Schválil: **Mgr. Evžen Doležal**
ředitel odboru posuzování vlivů na životní prostředí a integrované prevence