EKORA
společnost s ručením omezeným

Studie hodnotící vlivy na životní prostředí variantních řešení záměru rychlostní silnice R55 v úseku Otrokovice – Rohatec

březen 2009

EKORA s.r.o.
Nad Opatovem 2140/2
149 00 Praha 4

WWW.EKORA.CZ

ISO 9001 CERT

OBSAH:

A. ÚVOD.....5
B. ÚDAJE O ZÁMĚRU 9
B. I. Základní údaje……..9
B. I. 1. Název záměru.....9
B. I. 2. Kapacita (rozsah) záměru.....9
B. I. 3. Umístění záměru.....10
B. I. 4. Charakter záměru a možnost kumulace s jinými záměry.....12
B. I. 5. Zdůvodnění potřeby záměru a jeho umístění, včetně přehledu zvažovaných variant a hlavních důvodů pro jejich výběr, resp. odmítnutí.....13
B. I. 6. Popis technického a technologického řešení záměru 16
B. I. 7. Předpokládaný termín zahájení realizace záměru a jeho dokončení.....24
B. II. Údaje o vstupech……..25
B. II. 1. Půda 25
B. II. 2. Voda 27
B. II. 3. Ostatní surovinové a energetické zdroje.....27
ELEKTRICKÁ ENERGIE.....27
PLYN.....28
DALŠÍ DRUHY SUROVIN.....28
B. II. 4. Nároky na dopravní a jinou infrastrukturu 29
B. III. Údaje o výstupech……..30
B. III. 1. Ovzduší.....30
TYPY ZDROJŮ EMISÍ.....30
ROZLOŽENÍ EMISÍ V ČASE.....31
B. III. 2. Odpadní vody.....32
B. III. 3. Produkované odpady.....33
DRUH A MNOŽSTVÍ ODPADU.....33
B. III. 4. Hluk, vibrace, záření apod. 35
HLUK.....35
VIBRACE 36
ZÁŘENÍ RADIOAKTIVNÍ, ELEKTROMAGNETICKÉ.....37
C. ÚDAJE O STAVU ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ V DOTČENÉM ÚZEMÍ 37

EKORA s.r.o.
Sinkulova 48/329, 140 00 Praha 4; tel./fax.: +420 267 914 573; www.ekora.cz

C. I. Výčet nejzávažnějších environmentálních charakteristik dotčeného území…37
C. I. 1. Územní systém ekologické stability, významné krajinné prvky.....37
C.I.2. Natura 2000.....45
C.I.3. Ostatní chráněná území, CHKO, CHOPAV, přírodní parky.....49
C.I.4. Území historického, kulturního, nebo archeologického významu.....50
C.I.5. Vliv na ovzduší a klima.....51
C.I.6. Vliv na vodu.....51
C.I.7. Vliv na půdu.....52
C.I.7. Vliv na suroviny a přírodní zdroje.....53
C.I.8. Vliv na faunu, flóru a ekosystémy.....53
C. I. 9. Hustě zalidněná území, vliv na krajinu.....55
D. OSTATNÍ HLEDISKA HODNOCENÍ UVAŽOVANÝCH VARIANT R55.....57
D.I. Ekonomické posouzení variant R55……57
D.II. Právní posouzení variant R55……58
E. SHRNUJÍCÍ POROVNÁNÍ UVAŽOVANÝCH VARIANT R55.....59
F. POUŽITÉ PODKLADY.....62
G. ÚDAJE O ZPRACOVATELI.....64
H. PŘÍLOHY.....65

EKORA s.r.o.
Sinkulova 48/329, 140 00 Praha 4; tel./fax.: +420 267 914 573; www.ekora.cz

Seznam obrázků

Obr. č. 1: Zakrytí R55 při průchodu ptačí oblastí
Obr. č. 2: Profil zakrytí R55 při průchodu ptačí oblastí

Seznam tabulek

Tab. B. 1: Druhy odpadů vznikajících při demolicích a výstavbě
Tab. B. 2: Druhy odpadů vznikajících při provozu
Tab. B. 3: Příklady hlučnosti některých předpokládaných stavebních strojů

Tab. C. 1: Střety s prvky ÚSES (varianta 1)
Tab. C. 2: Střety s prvky ÚSES (varianta 2A)
Tab. C. 3: Střety s prvky ÚSES (varianta 2B)
Tab. C. 4: Střety s významnými krajinnými prvky „ze zákona“ (varianta 1)
Tab. C. 5: Střety s významnými krajinnými prvky „ze zákona“ (varianta 2A)
Tab. C. 6: Střety s významnými krajinnými prvky „ze zákona“ (varianta 2B)
Tab. C. 7: Střety s prvky soustavy Natura 2000 (varianta 1)
Tab. C. 8: Střety s prvky soustavy Natura 2000 (varianta 2A)
Tab. C. 9: Střety s prvky soustavy Natura 2000 (varianta 2B)
Tab. C. 10: Střety s prvky soustavy Natura 2000 (varianta 3)
Tab. C. 11: Střety s přírodními parky (varianta 2A a 2B)
Tab. C. 12: Střety s územím historického, kulturního nebo archeolog.významu (varianta 2A)
Tab. C. 13: Střety s územím historického, kulturního nebo archeolog. významu (varianta 2B)
Tab. C. 14: Významná stanoviště rostlin a živočichů (varianta 1)
Tab. C. 15: Významná stanoviště rostlin a živočichů (varianta 2A)
Tab. C. 16: Významná stanoviště rostlin a živočichů (varianta 2B)

Tab. D.1: Investiční náklady

Seznam příloh

Příloha č. 1: Situace variant
Příloha č. 2: Studie vyhodnocení variant záměru výstavby R55 z hlediska naplňování cílů Směrnice Rady 92/43/EHS a Směrnice Rady 79/409 EHS – Prof. RNDr.Vladimír Bejček,CSc.
Příloha č. 3: Posouzení subvarianty 1C – hloubený tunel z inženýrsko-geologického hlediska
Příloha č. 4: Vizualizace subvariant 1B a 1D

EKORA s.r.o.
Sinkulova 48/329, 140 00 Praha 4; tel./fax.: +420 267 914 573; www.ekora.cz

A. ÚVOD

Společnost EKORA s.r.o. předkládá studii hodnotící vlivy na životní prostředí variantních řešení vedení rychlostní silnice R55 v úseku Rohatec – Moravský Písek.

Zpracováním předkládané studie byla společnost EKORA s.r.o. pověřena Ministerstvem životního prostředí ČR. V souladu se zadáním a smlouvou o dílo uzavřenou mezi zadavatelem (MŽP) a zpracovatelem (EKORA s.r.o.) je studie vypracována přiměřeně dle přílohy č. 4 k zákonu č. 100/2001 Sb., a to na základě vstupních podkladů poskytnutých zadavatelem.

Důvody pro zpracování studie

Důvodem zpracování předkládané hodnotící studie je stávající komplikovaný stav projednání přípravy realizace uvedené stavby rychlostní komunikace R55, zejména jejího úseku procházejícího PO Bzenecká Doubrava - Strážnické Pomoraví.

ŘSD jako investor akce dlouhodobě připravuje realizaci páteřní komunikace propojující významné moravské aglomerace (Břeclav, Hodonín, Uherské Hradiště, Přerov, Olomouc). Celý proces vyhledávání variant optimální trasy, zahrnující i posuzování vlivů na životní prostředí, probíhá cca od konce 80. let minulého století.

V rámci dosud provedených studií a hodnocení byla vybrána pro realizaci trasa vedoucí po pravém břehu řeky Moravy a kopírující železniční koridor Břeclav - Přerov, která byla následně rozpracována ŘSD.

Po vstupu ČR do EU a související harmonizaci legislativního rámce ČR s legislativou Společenství byly do národní legislativy začleněny mj. i právní normy EU na ochranu přírody, relevantně k danému případu konkrétně Směrnice Rady č. 79/409/EEC o ochraně volně žijících ptáků a Směrnice Rady č. 92/43/EEC o ochraně přírodních stanovišť, volně žijících živočichů a planě rostoucích rostlin. Tyto předpisy byly aplikovány do české legislativy prostřednictvím novely zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, z roku 2004. Součástí výše uvedených směrnic je povinnost zajistit územní ochranu pro vybraná stanoviště a lokality vybraných druhů, definované v tzv. systému Natura 2000. V souvislosti s aplikací výše uvedených legislativních opatření byla definována i Ptačí oblast Bzenecká Doubrava - Strážnické Pomoraví, jejímž územím trasa R55 v původním návrhu ŘSD prochází. Na tento aspekt upozornila řada občanských sdružení (Děti Země, ZO ČOSP Veronika, Česká společnost ornitologická a Ekologický právní servis), která napadla souhlasné stanovisko MŽP k dokumentaci EIA a následně podala stížnost u Evropské komise, na základě níž bylo v r. 2007 formálním upozorněním Evropské komise vůči České republice zahájeno řízení č.2007/2219 o porušení smlouvy podle článku 226 Smlouvy o Evropském společenství. Uvedenými organizacemi byl předložen vlastní návrh řešení spočívající ve vedení komunikace mimo ptačí oblast po levém břehu řeky Moravy (varianta Děti Země, zpracovatel Ing. Kalčík).

Předkládaná hodnotící studie má posoudit jednotlivé varianty řešení vedení trasy rychlostní komunikace v problematickém úseku zasahujícím do PO Bzenecká Doubrava - Strážnické Pomoraví z hlediska zásadních environmentálních aspektů se zvláštním důrazem na vztah záměru k soustavě Natura 2000. Dalšími hodnocenými aspekty jsou vlivy na obyvatelstvo, technicko-ekonomická řešení jednotlivých variant z hlediska jejich environmentálních aspektů a dále faktory legislativní.

EKORA s.r.o.
Sinkulova 48/329, 140 00 Praha 4; tel./fax.: +420 267 914 573; www.ekora.cz

Základní přehled posuzovaných variant

Předmětem posouzení měly být varianty vedení rychlostní komunikace R55 v úseku Rohatec – Otrokovice jednak ve variantě předložené Ředitelstvím silnic a dálnic (ŘSD), tzn. v trase kopírující přibližně stávající železniční koridor Břeclav – Přerov, vedoucí cca 100 m západně od tohoto koridoru (trasa procházející napříč ptačí oblastí (PO) Bzenecká Doubrava-Strážnické Pomoraví), jednak v trase definované ve Vyhledávací studii trasy rychlostní silnice R55 mimo Ptačí oblast Bzenecká Doubrava-Strážnické Pomoraví (zpracovatel Ing. Kalčík, materiál předložený organizací Děti Země), která by měla vést po levém břehu řeky Moravy a PO by se měla (s výjimkou krátkého úseku u Rohatce) zcela vyhnout.

K uvedeným variantám řešení měla být v souladu se zadáním vypracována prof. RNDr. V. Bejčkem studie hodnotící jednotlivé varianty záměru z hlediska naplňování cílů Směrnice Rady 92/43/EHS a Směrnice Rady 79/409 EHS. Ve zpracované studii prof. RNDr. Bejčka je provedeno hodnocení obou výše zmiňovaných variant, zpracovatel této studie pak nad rámec zadání navrhl další variantu řešení spočívající v trasování rychlostní komunikace skrz ptačí oblast v hloubeném tunelu procházejícím ve vzdálenosti cca 250 m od hranice NPP Váté písky a realizaci souvisejících zmírňujících opatření.

Předmětem předkládané studie je tedy posouzení následujících 3 variant (zahrnujících dále dílčí subvarianty):

Varianta 1 (též pro orientaci Varianta ŘSD) a její subvarianty

(trasa vedoucí skrz PO Bzenecká Doubrava-Strážnické Pomoraví paralelně s železničním koridorem ve vzdálenosti cca 60 m sz. od tohoto koridoru)

1A) subvarianta s povrchovým (nezakrytým) vedením komunikace (zmiňována pouze okrajově, neboť toto řešení bylo vyloučeno již v rámci procesu EIA z důvodu jeho nepřijatelnosti kvůli významně negativnímu vlivu zejména na ptactvo)

1B) subvarianta s povrchovým vedením komunikace, zakryté v úseku délky 11,75 km procházejícím PO (mezi Rohatcem a Moravským Pískem) v železobetonovém tubusu (tato varianta byla v rámci procesu EIA shledána jako optimální a byla doporučena k realizaci)

1C) subvarianta řešící vedení rychlostní komunikace ve stejné trase jako výše uvedené varianty 1A a 1B, komunikace by měla být v celé délce průchodu PO (mezi Rohatcem a Moravským Pískem, cca 12 km) zahloubena pod terén

1D) kompromisní subvarianta navržená zpracovateli této studie, kombinující varianty 1B a 1C, tzn. vedení komunikace v úseku procházejícím PO v železobetonovém tubusu, který je cca na čtyřech místech zahlouben do terénu (v úsecích délky do 100 m) a překryt, čímž by byly vytvořeny přechody pro zvěř (ekomosty) umožňující migraci zvěře a omezující vyvolanou fragmentaci území.

EKORA s.r.o.
Sinkulova 48/329, 140 00 Praha 4; tel./fax.: +420 267 914 573; www.ekora.cz

Varianta 2 (též pro orientaci Varianta Děti Země) a její subvarianty

(trasa vedoucí zcela mimo ptačí oblast Bzenecká Doubrava – Strážnické Pomoraví; koridor začíná u Rohatce, pokračuje po levém břehu řeky Moravy jižním obchvatem Petrova a jihovýchodně od Strážnice, Veselí nad Moravou a Ostrožské Nové Vsi a končí mezi Napajedly a Otrokovicemi; jedná se o variantu navrženou Ing. Kalčíkem a organizací Děti Země)

2A) (subvarianta „P“ podle Vyhledávací studie Ing. Kalčíka) - Od Starého Města u Uherského Hradiště do Napajedel vede už po pravém břehu Moravy v trase R55 navrhované ŘSD (varianta 1), která je částečně modifikovaná s ohledem na tvar křižovatky s I/55.

2B) (subvarianta „T“ podle Vyhledávací studie Ing. Kalčíka) - je po levém břehu řeky Moravy a obsahuje dva krátké tunely nad Uherským Hradištěm a za Napajedly se u obce Pohořelice napojuje na trasu R55 navrhovanou ŘSD (varianta 1).

Pozn.: Tzv. subvarianta „CH“, popisovaná ve Vyhledávací studii Ing. Kalčíka, není v této studii samostatně hodnocena jako zvláštní subvarianta, protože z hlediska jejího velmi malého odklonu od subvariant 2A a 2B (podle Ing. Kalčíka označených „P“ a „T“) má z hlediska vlivu na životní prostředí velmi podobný dopad jako subvarianta 2A resp. 2B (viz. příloha č.1).

Varianta 3 (též pro orientaci Varianta prof. Bejčka)

(trasa procházející skrz ptačí oblast v hloubeném tunelu vedoucím paralelně s železničním koridorem, ve vzdálenosti cca 250 m od hranice NPP Váté písky + související zmírňující opatření)

Detailně jsou jednotlivé hodnocené varianty specifikovány v části B studie.

Předmět posuzování, vstupní materiály

Všechny tři výše specifikované hodnocené varianty (včetně jejich subvariant) jsou posuzovány z hlediska environmentálních aspektů zásadních pro výběr varianty nejvhodnější k realizaci záměru se zvláštním důrazem na prvky ochrany životního prostředí, zejména ve vztahu k soustavě Natura 2000. Dalšími hodnocenými aspekty jsou vlivy na obyvatelstvo, technicko-ekonomická řešení jednotlivých variant z hlediska jejich environmentálních dopadů a dále faktory legislativní.

V souladu se zadáním je studie vypracována přiměřeně dle přílohy č. 4 k zákonu č. 100/2001 Sb., a to na základě vstupních podkladů poskytnutých zadavatelem. V této souvislosti je nezbytné upozornit na skutečnost, že jednotlivé hodnocené varianty jsou v diametrálně rozdílném stupni rozpracování, výchozí podklady tak pochopitelně nejsou vyčerpávající.

Pro Variantu 1, subvarianty 1A (povrchová) a 1B (tubus), jsou k dispozici dostatečné informace (projektová dokumentace pro ÚR, oznámení záměru,

EKORA s.r.o.
Sinkulova 48/329, 140 00 Praha 4; tel./fax.: +420 267 914 573; www.ekora.cz

dokumentace vlivů na životní prostředí, posudek EIA, hodnocení vlivů záměru podle § 45i zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny + posudek), subvarianta 1C (tubus + ekomosty), koncepčně vycházející ze subvarianty 1B, je pro potřeby provedení hodnocení rovněž dostatečně specifikována. Subvarianta 1D (tunel v původní trase) je vstupními podklady pokryta dostatečně z hlediska jejího trasování, informace o konstrukčním provedení, technické náročnosti apod. však k dispozici nejsou.

Obdobné platí pro Variantu 3 (Varianta prof. Bejčka), kde je vypracováno vyčerpávající hodnocení vlivu trasy na ptačí oblast, z hlediska technického řešení je však k dispozici pouze schématický náčrt vedení trasy na mapovém podkladu.

Pro variantu 2 (Varianta Děti země) je k dispozici pouze mapový podklad se znázorněním navrhovaných tras (subvarianty 2A a 2B) a textová část vyhledávací studie, nejsou však k dispozici bližší údaje o vazbách na územní plány obcí apod.

Úplný přehled podkladů, které měl zpracovatel hodnotící studie k dispozici a z nichž vycházel, je uveden v části F předkládané studie.

Zhotovitel mohl s ohledem na finanční a časové možnosti vycházet výlučně z podkladů poskytnutých investorem, z rešeršních údajů, svých archivních materiálů, rámcové pasportizace zájmového území a vyjádření starostů dotčených obcí a měst. Technická řešení jednotlivých variant, bilance zemních prací a z ní vyplývající časová a realizační náročnost a environmentální dopady, způsoby napojení na související stavby, technická řešení křížení toků a z toho vyplývající vlivy na vodní ekosystémy překračují rozsah této práce.

EKORA s.r.o.
Sinkulova 48/329, 140 00 Praha 4; tel./fax.: +420 267 914 573; www.ekora.cz

B. ÚDAJE O ZÁMĚRU

B. I. Základní údaje

B. I. 1. Název záměru

Název záměru: Rychlostní silnice R55 - úsek Otrokovice – Rohatec

B. I. 2. Kapacita (rozsah) záměru

Jedná se o *novostavbu rychlostní čtyřpruhové silnice* se středním dělícím pásem.

Tato studie se zabývá posuzováním následujících variant z hlediska vlivu na obyvatelstvo a životní prostředí.

Varianta 1 - vedení komunikace R55 souběžně se železničním koridorem od Rohatce přes Moravský Písek směrem na Uherské Hradiště, Napajedla a Otrokovice, kde dojde k jejímu napojení na již zprovozněný obchvat města; shoduje se s trasou vytyčenou v ÚP VÚC okresu Hodonín a v ÚP VÚC Zlínské aglomerace

- subvarianta 1A - původní varianta ŘSD vedoucí podél železničního koridoru Břeclav - Přerov protínající ptačí oblast (nezakrytá v délce necelých 12 km)

- subvarianta 1B - tzv. oficiální varianta ŘSD, projednaná a schválená procesem EIA. Rychlostní komunikace by měla být při průchodu ptačí oblastí (mezi Rohatcem a Moravským Pískem) zakryta v délce 11,75 km tubusem

- subvarianta 1C - varianta vedoucí stejným koridorem, avšak rychlostní komunikace by měla být při průchodu ptačí oblastí (mezi Rohatcem a Moravským Pískem) vedena podzemním tunelem dlouhým cca 12 km

- subvarianta 1D - varianta vedoucí stejným koridorem, avšak rychlostní komunikace by měla být při průchodu ptačí oblastí (mezi Rohatcem a Moravským Pískem) zakryta tubusem (stejně jako u subvarianty 1B) s tím, že komunikace bude cca na 4 místech (každé o délce cca do 100 m) zahloubena do terénu a zakryta, čímž vzniknou přechodové zóny migrace zvěře (ekomosty), které budou ozeleněny vhodnou flórou.

Pozn.: Subvarianta 1A byla zamítnuta již v rámci procesu EIA, a to s ohledem na nulovou ochranu volně žijících ptáků v ptačí oblasti Bzenecká Doubrava - Strážnické Pomoraví, a z tohoto důvodu nebude dále řešena ani v této hodnotící studii.

EKORA s.r.o.
Sinkulova 48/329, 140 00 Praha 4; tel./fax.: +420 267 914 573; www.ekora.cz

Varianta 2 - varianta silnice R55 vedená zcela mimo ptačí oblast Bzenecká Doubrava - Strážnické Pomoraví. Koridor začíná u Rohatce, pokračuje po levém břehu řeky Moravy jižním obchvatem Petrova a jihovýchodně od Strážnice, Veselí nad Moravou a Ostrožské Nové Vsi a končí mezi Napajedly a Otrokovicemi. Jedná se o variantu navrženou Ing. Kalčíkem.

- subvarianta 2A (subvarianta „P" podle Ing. Kalčíka) - Od Starého Města u Uherského Hradiště do Napajedel vede už po pravém břehu Moravy v oficiální trase R55 (varianta 1), která je částečně modifikovaná s ohledem na tvar křižovatky s I/55.

- subvarianta 2B (subvarianta „T" podle Ing. Kalčíka) - je vedena stále vlevo od řeky Moravy a obsahuje dva krátké tunely nad Uherským Hradištěm a za Napajedly se u obce Pohořelice napojuje na oficiální trasu R55 (varianta 1).

Pozn.: Tzv. subvarianta „CH", popisovaná ve Vyhledávací studii Ing. Kalčíka, není v této studii samostatně hodnocena jako zvláštní subvarianta, protože z hlediska jejího velmi malého odklonu od subvariant 2A a 2B (podle Ing. Kalčíka označených „P" a „T") má z hlediska vlivu na životní prostředí velmi podobný dopad jako subvarianta 2A resp. 2B (viz. příloha č.1).

Varianta 3 - varianta silnice R55 vedená přes ptačí oblast v tunelu v trase rovnoběžné s variantou 1, která je od železničního koridoru vzdálena cca 250 m severozápadním směrem (návrh prof. Bejčka).

Šířkové uspořádání všech variant odpovídá kategorii R 25,5/120. Návrhová rychlost je 120 km/h.

B. I. 3. Umístění záměru

Název stavby: Rychlostní silnice R55 v úseku Otrokovice - Rohatec

Kraj: Jihomoravský, Zlínský

Katastrální území (od severu k jihu)**:**

Varianta 1 (subvarianty A, B, C, D)

Kvítkovice, Napajedla, Spytihněv, Babice, Sušice, Huštěnovice, Staré Město, Kostelany nad Moravou, Nedakonice, Polešovice, Moravský Písek, Bzenec, Vracov, Rohatec

EKORA s.r.o.
Sinkulova 48/329, 140 00 Praha 4; tel./fax.: +420 267 914 573; www.ekora.cz

Varianta 2 (subvarianta A)

Kvítkovice, Napajedla, Spytihněv, Babice, Sušice, Huštěnovice, Staré Město, Kunovice, Ostrožská Nová Ves, Chylice, Kvačice, Uherský Ostroh - Ostrožské Předměstí, Milokošť, Veselí nad Moravou - Předměstí, Kozojídky, Žeraviny, Vnorovy, Strážnice, Petrov, Sudoměřice, Rohatec

Varianta 2 (subvarianta B)

Kvítkovice, Pohořelice, Napajedla, Topolná, Kněžpole, Mistřice, Jarošov u Uherského Hradiště, Mařatice, Vésky, Kunovice, Ostrožská Nová Ves, Chylice, Kvačice, Uherský Ostroh - Ostrožské Předměstí, Milokošť, Veselí nad Moravou - Předměstí, Kozojídky, Žeraviny, Vnorovy, Strážnice, Petrov, Sudoměřice, Rohatec

Varianta 3

Kvítkovice, Napajedla, Spytihněv, Babice, Sušice, Huštěnovice, Staré Město, Kostelany nad Moravou, Nedakonice, Polešovice, Moravský Písek, Bzenec, Vracov, Rohatec

Posuzovaný úsek prochází územím Zlínského kraje a Jihomoravského kraje. Začátek i konec variant byl pro možnost jejich srovnávání umístěn do stejného místa. Začátek leží na území Zlínského kraje na rozhraní stavby 5504 a 5505 (označení staveb dle dokumentace ŘSD, situace viz příloha č. 1), tzn. v místě MÚK Otrokovice, konec je na území Jihomoravského kraje v místě stávající křižovatky silnice I/55 a II/432 (výhledová MÚK Hodonín – východ). Posuzované území je definované tak, aby se navrhované trasy napojily na začátku na již vybudovaný úsek v Otrokovicích (stavba 5504) a na konci u Rohatce se vrátily do trasy stabilizované v VÚC Hodonínsko.

Během dlouholeté přípravy stavby rychlostní silnice R55 (myšlena Varianta 1) byla stabilizována její poloha tak, aby vedení trasy respektovalo požadavky všech dotčených organizací odpovědných při schvalování ÚPN VÚC i územních plánů dotčených měst a obcí. Výsledkem bylo schválení koridoru pro vedení rychlostní silnice R55 (varianta 1) v územních plánech na západní straně železniční tratě, rovnoběžně s jejím vedením. Tato koncepce předpokládala, že železniční trať by spolu s nově vybudovanou rychlostní silnicí (a v budoucnu možná s plavebním kanálem D-O-L) tvořily jeden dopravní koridor.

U lokalizace variantních tras 2A a 2B, bylo jedním z hlavních požadavků jejich navrhovatelů, aby nové vedení trasy minimalizovalo průnik Ptačí oblastí Bzenecká Doubrava – Strážnické Pomoraví. Z tohoto důvodu je vedena mimo PO po levém břehu řeky Moravy, z východní strany míjí prakticky všechny dotčené sídelní útvary.

Varianta 3 je vedena skrz PO oblastí rozvolněných řídkých lesních porostů tzv. Bzenecké Doubravy, tzn. že její realizací nedojde k ovlivnění sídelních útvarů.

EKORA s.r.o.
Sinkulova 48/329, 140 00 Praha 4; tel./fax.: +420 267 914 573; www.ekora.cz

B. I. 4. Charakter záměru a možnost kumulace s jinými záměry

Stavba je svým druhem klasifikována jako novostavba.

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

V současné době jsou z celé silnice R55 v provozu jen dva úseky této komunikace. Jedná se o následující úseky:

- 1,1km u Olomouce, spojující městské části Holice a Vsisko a obsahující mimoúrovňovou křižovatku s rychlostní silnicí R35
- 3 km dlouhý severovýchodní obchvat Otrokovic, končící v městské části Kvítkovice

Celková délka silnice R55 v úseku Napajedla – Břeclav je 67,5 km v parametrech R25,5/120.

Kumulace s již existujícími záměry v době realizace a provozu

Varianta 1

- Železniční trať ČD č. 330 Přerov – Břeclav: kumulace posuzovaného záměru s železniční tratí povede i přes navrhovaná opatření (s výjimkou varianty 1C – hloubený tunel) ke snížení migrační prostupnosti stávajícího koridoru a k nárazovému zvýšení hlučnosti prostředí
- Relativně významnější kumulaci negativních vlivů s již existujícími záměry lze předpokládat převážně v období výstavby, a to hlavně v souvislosti s možnými dopravními omezeními na využívaných komunikacích Další významnější kumulace s existujícími záměry se během realizace ani během provozu rychlostní silnice nepředpokládají.

Varianta 2

- Dosti významnou kumulaci negativních vlivů s již existujícími záměry lze předpokládat převážně v období výstavby, a to hlavně v souvislosti s možnými dopravními omezeními na komunikacích dotčených výstavbou a se zhoršenou dopravní dostupností obcí na levém břehu řeky Moravy. Další významnější kumulace s existujícími záměry se během realizace ani během provozu rychlostní silnice nepředpokládají.
- Při výstavbě mimoúrovňového křížení se železničním koridorem u Rohatce by došlo k několikaměsíčnímu uzavření silnice č. I/55 i k omezení provozu na zmiňované železniční trati.
- Varianta 2 by zásadně ovlivnila územní plány všech výstavbou dotčených obcí, které s trasováním rychlostní komunikace ve svých územních plánech nepočítají. Tyto změny územních plánů by byly náročné jak časově, tak finančně. Zároveň by se musely změnit i územní plány vyšších územních celků

EKORA s.r.o.
Sinkulova 48/329, 140 00 Praha 4; tel./fax.: +420 267 914 573; www.ekora.cz

(VÚC).

Varianta 3

- Významnější kumulaci negativních vlivů s již existujícími záměry lze předpokládat v období výstavby, a to hlavně v souvislosti s možnými dopravními omezeními na komunikacích dotčených výstavbou. Další významnější kumulace s existujícími záměry se během realizace ani během provozu rychlostní silnice nepředpokládají.

Případné kolize jednotlivých posuzovaných variant s inženýrskými sítěmi nejsou s ohledem na nedostatek podkladů v této studii uvažovány.

B. I. 5. Zdůvodnění potřeby záměru a jeho umístění, včetně přehledu zvažovaných variant a hlavních důvodů pro jejich výběr, resp. odmítnutí

Zdůvodnění potřeby záměru a jeho umístění

Stávající silnice první třídy č. I/55 má v úseku Otrokovice - Uherské Hradiště – Rohatec nevyhovující směrové, výškové a šířkové uspořádání. Prochází hustě osídleným územím, ve kterém bylo osídlení rozvíjeno již od dob Jantarové stezky spojující Baltské moře s jihem Evropy již v dobách před naším letopočtem. Současná silnice č. I/55 prochází sídly Otrokovice, Napajedla, Spytihněv, Babice, Huštěnovice, Staré Město, Uherské Hradiště, Kunovice, Ostrožská Nová Ves, Uherský Ostroh, Veselí nad Moravou, Zarazice, Vnorovy, Lidéřovice, Strážnice, Petrov a v blízkosti části Rohatec - Kolonie a Rohatec.

Pokud budeme charakterizovat silnici č. I/55 z hlediska její dopravní funkce, tak kromě dopravy tranzitní je využívána zejména k přímé obsluze přilehlého území (přístupy na pozemky a vjezdy do jednotlivých objektů). Plní tedy několik funkcí, které jsou při stále rostoucí intenzitě silničního provozu neslučitelné. Všechny výše uvedené charakteristiky se projevují ve snížení plynulosti a bezpečnosti silničního provozu a v obcích ke snížení bezpečnosti chodců. Kromě nevyhovující dopravní situace se tak zvyšují negativní vlivy silniční dopravy na životní prostředí, obytnou zástavbu (narušování statiky způsobené otřesy od projíždějících kamionů) a na obyvatelstvo (hluk, emise z výfuků, prach, vibrace) v nejbližším okolí silnice.

Nejpodstatnějším důvodem pro co nejrychlejší výstavbu komunikace R55 je zhoršující se kvalita životního prostředí pro lidi žijící ve výše vyjmenovaných obcích, jimiž stávající komunikace I55 prochází, zhoršená kvalita ovzduší vlivem emisí výfukových plynů, hluk, vibrace a ohrožení bezpečnosti chodců.

Stávající intenzity automobilové dopravy na silnici č. I/55 v úseku mezi Otrokovicemi a Starým Městem se v roce 2005 blížily ke 20 tisícům vozidel za 24 hodin, jižně od Kunovic až po Rohatec se pohybovaly mezi 8 až 10 tisíci za stejný časový úsek. V celém hodnoceném úseku prochází silnice č. I/55 třinácti obcemi, vzhledem k typu zástavby, orientovanému zejména podél této silnice, jsou evidentní negativní vlivy z dopravy na obyvatelstvo.

Záměr výstavby rychlostní silnice R55 svým charakterem odpovídá věcnému vymezení cílů programu výstavby rychlostních silnic. Předmětný úsek R55 je součástí tahu rychlostní silnice R55 Olomouc – Přerov – Hulín – Otrokovice – Břeclav, přičemž varianta rozpracovaná ŘSD (původně varianta 1A změněná z důvodu ochrany volně

EKORA s.r.o.
Sinkulova 48/329, 140 00 Praha 4; tel./fax.: +420 267 914 573; www.ekora.cz

žijících ptáků na 1B) je v dotčeném území polohově stabilizována (obsahují ji ÚPD všech úrovní). Od Uherského Hradiště po Rohatec (stavby označované v dokumentacích ŘSD 5508 – 5511) je navrhovaná R55 vedena cca 6 km západně od trasy stávající silnice první třídy č. I/55 na pravém břehu řeky Moravy. Výstavba R55 v úseku Rohatec – Břeclav (stavby 5512 a 5513) a napojení na dálnici D2 (Brno – Bratislava) v MÚK Břeclav již bylo realizováno ve formě dvoupruhové silnice, s výhledem pro rozšíření na čtyřpruhové uspořádání.

Varianta 2, která je trasována na levý břeh řeky Moravy, by rovněž odlehčila dopravu ve jmenovaných obcích, tato trasa však není stabilizována v územních plánech. V případě realizace této varianty by bylo nutné zabezpečit zapracování této trasy do územních plánů dotčených obcí a VÚC, vyřešit majetkoprávní vztahy k pozemkům a provést vynětí části pozemků ze ZPF.

Varianta 3, která je vedena v hloubeném tunelu a je trasována na pravém břehu řeky Moravy ve vzdálenosti cca 250 m severozápadně od železničního koridoru (Břeclav - Otrokovice - Přerov), v případě realizace tato varianta odlehčí dopravě v obcích na levém břehu řeky Moravy ve stejné míře jako varianta 1. Toto řešení není v dotčeném území polohově stabilizováno a vyžádá si změny územních plánů dvou obcí. Vzhledem k vedení trasy silnice skrz ptačí oblast nedojde ke kolizi se zastavěným územím, další výhodou této varianty je, že je navrhována přes lesní území, z hlediska majetkoprávního lze předpokládat bezproblémové projednání s Lesy ČR.

Historie stabilizace trasy v území

V roce 1988 byla Dopravoprojektem Brno zpracována vyhledávací studie „Přeložka silnice I/55 Hodonín – Uherské Hradiště“. Tato Studie zpracovala návrh trasy silnice I/55 ve čtyřech základních variantách – 3 trasy „pravobřežní“ (trasy je možno charakterizovat z pohledu ÚP VÚC jako jeden koridor, v němž jsou trasy vedeny v dílčích směrových úpravách) a 1 trasa jako východní obchvaty sídel Vnorovy, Veselí nad Moravou, Uherský Ostroh a západní obchvat Strážnice.

V roce 1988 byly firmou Terplan Praha zpracovány Průzkumy a rozbory pro ÚP VÚC okresu Hodonín. V souhrnném problémovém výkresu byly zakresleny dvě trasy silnice R55 - trasa vedoucí západně od železniční trati Přerov – Břeclav (prakticky totožná s variantou 1, která je dnes schválena v ÚP VÚC okresu Hodonín) a trasa, která v prostoru Rohatec-Soboňky přecházela přes železniční trať a vedla v souběhu z železniční tratí do Bzence-Přívozu, zde se odkláněla od železnice a byla vedena podél koryta Nové Moravy (nivou řeky Moravy po břehu plánovaného kanálu D-O-L /Dunaj-Odra-Labe/) na hranice okresu.

V roce 1988 (12.12.1988) bylo zahájeno projednání „Návrhu územně hospodářských zásad velkého územního celku Hodonínska“ (pořizovatel Jihomoravský krajský národní výbor, odbor územního plánování), k ÚHZ se Ministerstvo lesního a vodního hospodářství a dřevozpracujícího průmyslu ČSR, Ministerstvo vnitra a životního prostředí ČSR, Federální ministerstvo dopravy a spojů i Jihomoravský krajský národní výbor, odbor VLHZ vyjádřily pouze obecně, odbor dopravy požadoval ponechání trasy R55 vedoucí západně od železniční trati Přerov – Břeclav.

V roce 1989 byly Radou Jihomoravského KNV schváleny Územní a hospodářské zásady pro zpracování ÚP VÚC okresu Hodonín dne 19. 9. s tím, že bude pokračovat výstavba rychlostní silnice R55 a pro úsek Rohatec – Uherské

EKORA s.r.o.
Sinkulova 48/329, 140 00 Praha 4; tel./fax.: +420 267 914 573; www.ekora.cz

Hradiště bude navrženo optimální řešení trasy při respektování významných funkcí území s využitím zpracovaných studií.

V roce 1990 předložený koncept řešení ÚP VÚC okresu Hodonín obsahoval tedy výše uvedené dvě varianty ze souhrnného problémového výkresu i dle vyhledávací studie Dopravoprojektu zpracovanou přeložka východně od Vnorov, Veselí nad Moravou a Uherského Ostrohu. Pořizovatelem konceptu ÚP VÚC bylo v té době Ministerstvo životního prostředí ČR, územní odbor pro brněnskou oblast.

16.4.1991 bylo zahájeno projednání „Konceptu řešení územního plánu velkého územního celku okresu Hodonín“. V rámci projednání tohoto konceptu se Ministerstvo životního prostředí ČR, územní odbor pro brněnskou oblast, konkrétně nevyjádřil k žádné z variant silnice R55. Ministerstvo pro hospodářskou politiku a rozvoj ČR, Správa pro dopravu, ve svém stanovisku požadovalo sledovat trasu podél železniční trati, alternativní vedení po břehu kanálu D-O-L není dále sledováno, navržená západní trasa rychlostní komunikace by měla být ve výhledu doplněna východní trasou sběrné komunikace (dílčí obchvaty sídel, jak jsou uvedeny v konceptu). Okresní úřad Hodonín, referát regionálního rozvoje, ve svém stanovisku považuje z hlediska strategického za nezbytné prohloubit ochranu celé oblasti nivy řeky Moravy včetně CHOPAV, proto nesouhlasí s paralelním vedením přeložky silnice I/55 s trasou železnice.

V roce 1991 bylo souběžně OkÚ Hodonín, referátem regionálního rozvoje, zadáno Ing. arch. Löwovi zpracování Komplexního posouzení studie Dopravoprojektu Brno „Přeložka silnice I/55 Hodonín - Uherské Hradiště“. Posouzení bylo zpracováno na základě objednávky OkÚ Hodonín, referátu regionálního rozvoje ze dne 1. 3. 1991, pro objektivní rozhodnutí bylo potřeba zabezpečit zpracování komplexního posudku na doposud zpracované předprojektové dokumentace, požadavky jednotlivých referátů jsou blíže specifikovány v zápise ze dne 6. 2. 1991, další požadavky vycházejí z jednání dne 15. 2. 1991 na OkÚ Hodonín. Potřeba zpracování posouzení vyplynula z bezvýsledného projednání přeložky silnice I/55 Hodonín - Rohatec - Bzenec (projednání dne 17. 1. 1990, 11. 5. 1990). Těsně před dokončením bylo posouzení projednáno na výrobním výboru dne 29. 3. 1991 na OkÚ Hodonín a na pracovním jednání na Správě silničního fondu v Brně dne 2.4.1991.

V prosinci 1994 byl dokončen návrh ÚP VÚC, jeho projednání zabezpečovalo Ministerstvo hospodářství ČR, regionální pracoviště pro územní plánování a stavební řád pro brněnskou oblast. Projednání návrhu bylo zahájeno dne 5. 4. 1995. V rámci projednání návrhu ÚP VÚC okresu Hodonín byla poloha trasy R55 upřesněna vůči NPP Váté písky a železniční trati na základě Koordinační studie R55, D-O-L zpracované firmou Terplan a.s., Praha v srpnu 1996 a dohodnuta s MŽP.

Návrh ÚP VÚC okresu Hodonín byl schválen usnesením vlády ČR č. 187 ze dne 19. 3. 1998 a závazná část vyhlášena nařízením vlády ČR č. 144/1998 ze dne 19. 3. 1998. Do územně plánovacích dokumentací na okrese Hodonín (Mikulčice, Lužice, Hodonín, Rohatec, Vracov, Bzenec, Moravský Písek) byla zapracována navržená trasa, byly navrženy rozvojové plochy v návaznosti na tuto trasu a byla provedena úprava napojení ostatní silniční sítě. Ostatní rezervní plochy dříve vyčleněné pro variantní řešení dopravy byly po schválení ÚP VÚC uvolněny pro jiné využití (např. plochy pro východní obchvat Strážnice byly navrženy pro bydlení, v prostoru Bzenec – Moravský Písek po upřesnění tras silnic ostatní plochy navrženy pro podnikatelské aktivity)

V říjnu 2003 byla firmou Mott MacDonald vypracována Studie proveditelnosti a účelnosti (STPÚ) „Rychlostní silnice R 55 Napajedla – D2 Břeclav“, zahrnující všechny

EKORA s.r.o.
Sinkulova 48/329, 140 00 Praha 4; tel./fax.: +420 267 914 573; www.ekora.cz

stavby v úseku od Napajedel po Břeclav, která navržené technické řešení jednotlivých staveb vyhodnotila detailně z ekonomického hlediska, se zřetelem na podmínky stanovené pro žádosti spolufinancování záměrů z Evropských strukturálních fondů. Studie (STPÚ) převzala pro posouzení proveditelnosti variantu ukotvenou v územně plánovacích dokumentacích.

Po několikaleté přípravě trasy se vstupem ČR do Evropské unie a harmonizací legislativního rámce ČR a Společenství objevila nová skutečnost, měnící pohled na vhodnost koridoru určeného k realizaci záměru. Je jím PO Bzenecká Doubrava – Strážnické Pomoraví, vymezená v NV č. 21/2005 Sb., jejímž vymezením byla vyvolána potřeba hledání dalších variant. Výsledkem bylo navržení subvarianty 1B, předložené zpracovatelem dokumentace (realizace ochranného opatření bránícímu kolizím projíždějících vozidel s ptactvem – ochranné galerie/tubusu), tato varianta byla detailně rozpracována a posuzovaná ve schválené (a později soudně napadené) dokumentaci EIA. Následně byly navrženy další varianty řešení průchodu, resp. obchvatu PO (Varianty 2 a 3).

Základní popis jednotlivých variant je uveden v předcházejícím textu. Další možné trasy navržené v celé své délce v Chráněné oblasti přirozené akumulace vod (CHOPAV) Kvartér řeky Moravy (podél uvažovaného průplavu D-O-L včetně trasy uvedené v konceptu ÚP VÚC, případně západní obchvat Vnorovy - Veselí nad Moravou - Uherský Ostroh) byly vyloučeny už v předchozích jednáních a nejsou předmětem předkládané hodnotící studie.

B. I. 6. Popis technického a technologického řešení záměru

Směrové i výškové vedení jednotlivých tras je dáno návrhovými parametry dle příslušných norem a je limitováno především stávající obytnou zástavbou, průmyslovou zástavbou, dopravními koridory tvořenými převážně železničními tratěmi a dalšími technickými a přírodními limity.

Pozn.: Níže používaná kilometráž je udávána od uvažovaného počátku hodnoceného úseku, který je pro potřeby srovnávací studie navržen v místě MÚK Otrokovice

Varianta 1

Varianta 1 rychlostní silnice R55 je od MÚK Otrokovice vedena koridorem mezi průmyslovou zástavbou na jihu Otrokovic a obcí Kvítkovice. Před křížením řeky Moravy se dostává do trasy stávající silnice č. I/55, která se přeloží do souběhu s R55, a dále vede před areálem společnosti Fatra Napajedla. Na území Spytihněvi mimoúrovňově kříží koridorovou železniční trať (ve zpracovaných DUR se zpracovávají alternativní řešení křížení – na estakádě nebo pod železničním mostem). S železniční tratí je potom v celé posuzované délce vedena v souběhu v proměnné vzdálenosti. Dále vede po k.ú. Babice, Sušice a Huštěnovice. Na k.ú. Staré Město kříží stávající i nově budovanou silnici č. I/50. Dále pokračuje na k.ú. Kostelany n. M., Nedakonice a Polešovice, kde přechází na území Jihomoravského kraje na k.ú. Moravský Písek. V Bzenci kříží silnici č. I/54 a pokračuje směrem do lesního komplexu Bzenecká

EKORA s.r.o.
Sinkulova 48/329, 140 00 Praha 4; tel./fax.: +420 267 914 573; www.ekora.cz

Doubrava, kde se postupně přibližuje k železniční trati Břeclav – Přerov, s níž je potom ve vzdálenosti cca 100 m vedena v délce 10 km. Posledním k.ú., kterým vede, je Rohatec, kdy po opuštění lesa se napojuje na stávající silnici I/55, která byla vybudována v rámci příčné etapizace jako polovina budoucí R 55 (úsek stavby označovaný v dokumentacích č. 5512). Trasa končí na stávající silnici I/55 v místě navržené MÚK Rohatec. Celková délka této varianty je 48,400 km.

Tato varianta je z hlediska územního plánování stabilizována nařízením vlády č. 144/1998 Sb., které potvrdilo ÚPD VÚC okresu Hodonín. Z hlediska ÚPD VÚC zde je jasně územně vymezený koridor pro vedení významné komunikace nadregionálního významu, rozvoj území je v současnosti usměrňován ve vztahu k této významné ose (přestaly být chráněny rezervy pro variantní vedení R55). Záměr je zapracován do územních plánů obcí v území.

Tato varianta je trasována v existujícím dopravním koridoru (podél železniční trati Břeclav - Přerov).

Subvarianta 1A *(klasické povrchové vedení komunikace)*

Vzhledem k nulové ochraně ptactva není tato varianta dále posuzována, byla odmítnuta již ve fázi posuzování vlivů na životní prostředí (dokumentace EIA dle přílohy č. 4 zákona č. 100/2001 Sb.). Koncepčně je stavba shodná s dále popisovanou subvariantou 1B, s tím, že není realizován tubus zakrývající těleso silnice při průchodu problematickou ptačí oblastí Bzenecká Doubrava – Strážnické Pomoraví.

Subvarianta 1B *(ochranný tubus)*

Tzv. oficiální varianta ŘSD posouzená a doporučená v procesu EIA (stanovisko k posouzení vlivů provedení záměru č.j. 48189/ENV/06).

Úsek Moravský Písek – Bzenec (stavba 5509)

Úsek rychlostní silnice R55 posuzovaný v této studii kvůli průchodu ptačí oblastí Bzenecká Doubrava – Strážnické Pomoraví začíná stavbou *5509 Moravský Písek – Bzenec* v km 25,675, jižně od MÚK Moravský Písek.

Od MÚK je rychlostní silnice vedena v úrovni terénu, oddaluje se od tratě ČD a obchází ze severozápadu obec Moravský Písek. V km 26,100 bude zasažen areál ZD a dojde k demolici dvou hospodářských objektů. V km 26,879 bude situován most na přeložce silnice III/4951 Moravský Písek – Domanín (silnice III/4951 bude přeložena v délce 860 m). V km 27,772 je navržen ekomost pro přechod zvěře přes těleso R55, šířky přibližně 20 m. Na mostě je navrženo převedení polní cesty.

Mezi Moravským Pískem a Bzencem, cca km 27,700 – 28,660 bude R55 vedena přes les Hrubý háj. Na jeho okraji, v blízkosti okraje obytné zástavby Bzenec-Kolonie, v km 28,875, bude mostem křížit bezejmennou vodoteč. Mezi km 28,810 - 29,193 dojde k přeložení polní cesty. V km 29,711 se nachází MÚK Bzenec. Jedná se o deltovitou křižovatku se silnicí I/54 vedenou v podjezdu.

Silnice č. I/54 bude rekonstruována v celkové délce 2000 m a součástí bude i stezka pro pěší a cyklisty.

EKORA s.r.o.
Sinkulova 48/329, 140 00 Praha 4; tel./fax.: +420 267 914 573; www.ekora.cz

Úsek Bzenec – Bzenec-Přívoz (stavba 5510)

Stavba *5510 Bzenec – Bzenec-Přívoz* navazuje v km 29,875 na stavbu 5509. V tomto úseku bude trasa R55 vedena na vysokém násypu. Na mostním objektu v km 30,183 bude varianta postupně křížit účelovou komunikaci do ČOV, vodoteč Syrovinku, trať ČD č. 342 Bzenec – Moravský Písek, trať ČD č. 340 Brno – Veselí nad Moravou a kanál Stoku. V km 30,450 bude umístěn most přes výhledovou silnici I/54 – obchvat Bzence. Dále bude trasa R55 vedena lesním komplexem, při jehož průchodu bude mezi km 30,550-32,700 rychlostní silnice zakryta tubusem (popis viz níže), aby nedocházelo ke střetům s ohroženými druhy ptáků. V km 30,993 podchází varianta pod mostem na lesní cestě a okrajově zasáhne přírodní památku Vojenské cvičiště Bzenec. V km 31,300 je navržen ekomost pro přechod zvěře.

Konec stavby 5510 bude v km 32,857 před MÚK Bzenec-Přívoz. V tomto úseku je R55 vedena po terénu.

Úsek Bzenec-Přívoz – Rohatec (stavba 5511)

Začátek stavby *5511 Bzenec-Přívoz – Rohatec* je v km 32,858. V km 33,000 je umístěna MÚK Bzenec-Přívoz. Jedná se o osmičkovou křižovatku, kdy R55 přechází přes přeložku silnice č. II/426.

Celý následující úsek R55 (km 33,200-42,800) bude zakrytý, přičemž záměr je v této části veden v souběhu s NPP Váté písky (vzdálenost cca 60 m) a tratí ČD č. 330 Břeclav – Přerov, ve vzdálenosti cca 100 m. Mezi záměrem a NPP Váté písky bude ponechán pás vzrostlé zeleně.

V km 34,777 je navržen ekomost pro přechod zvěře přes těleso R55, šířky cca 20 m. Těleso silnice R55 bude postupně křížit nadjezdem v km 36,500 a 37,550 dvě lesní cesty.

V úseku mezi km 39,555 – 40,475 bude po pravé straně ve směru staničení přeložena polní cesta v celkové délce 900 m.

V km 40,628 bude na R55 umístěn most přes Ratíškovický potok a místní komunikaci v Soboňkách, kde dojde k demolici dvou rodinných domů. V uvedeném úseku bude R55 vedena v násypu, který za Soboňkami přejde do hlubokého zářezu a umožní křížení s přeložkou vlečky do Dubňan v km 41,798 a s přeložkou silnice III/4258 Rohatec – Ratíškovice v km 41,829. Silnice III/4258 bude přeložena v délce 260 m. Bude zde také přeložena lesní cesta, vlevo po směru staničení, cca v km 41,830 – 42,331 v celkové délce 545 m.

Před koncem trasy bude R55 křížit potok Járek (Roztrhánky) v km 42,766 a na stávající silnici I/55 se napojí v MÚK Rohatec. MÚK Rohatec v km 43,138 má trubkovitý tvar a R55 je vedena v podjezdu pod přeložkou stávající silnice I/55. Délka přeložky je 650 m, kategorie S 11,5/80. Přeložka silnice I/55 částečně zasáhne areál chovu kuřat a dojde k demolici dvou hospodářských budov. Součástí MÚK bude i přeložka polní cesty v délce 3000 m, jejíž část do této stavby zasahuje ze stavby následující.

Konec stavby 5511 je v km 43,592.

Pro úsek R55 Moravský Písek - Otrokovice, varianty 1 nemá zpracovatel této studie žádné materiály týkající se technického provedení rychlostní silnice.

EKORA s.r.o.
Sinkulova 48/329, 140 00 Praha 4; tel./fax.: +420 267 914 573; www.ekora.cz

Z hlediska ochrany přírody je však problémový pouze úsek Moravský Písek – Rohatec procházející ptačí oblastí.

Konstrukční řešení zakrytí dvou úseků R55

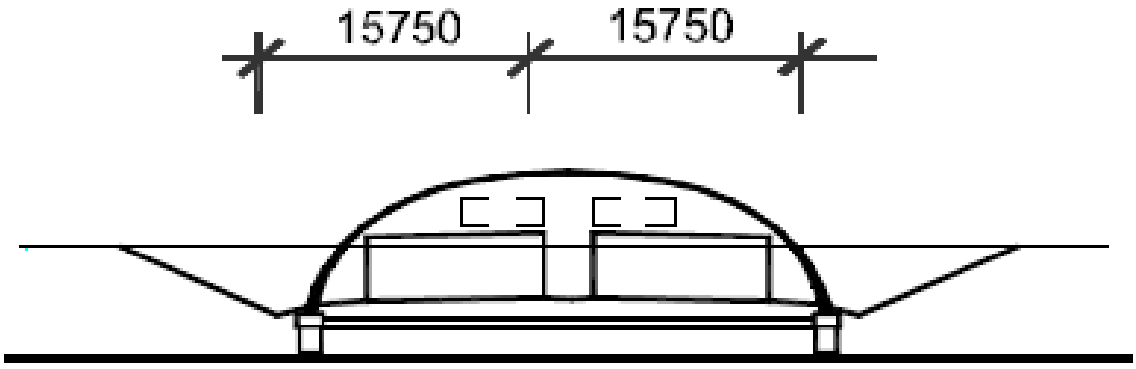
Projekt zakrytí rychlostní silnice R55 při průchodu ptačí oblasti Bzenecká Doubrava - Strážnické Pomoraví byl vypracován společností Link projekt s.r.o. v únoru 2006. Rozsah zakrytí (km 30,550 - 32,700 a 33,200 - 42,800) je z hlediska technické realizovatelnosti maximální (schéma viz obrázky č. 1 a 2).

Na eliminaci významných negativních vlivů při průchodu Ptačí oblastí Bzenecká Doubrava – Strážnické Pomoraví bylo navrženo zakrytí celého průchodu oblastí konstrukcí typu galerie (tubusu). Tato galerie má plnit především funkci ochrany ptáků a dalších živočichům před střety s projíždějícími vozidly.

Konstrukce je tvořena betonovou obloukovou skořepinou, s otvory po bocích, vyplněnými pletivem s oky o velikosti max. 15 mm. Celková délka galerie je 11 550 m. Šířkové uspořádání a návrhová rychlost jsou navrženy stejné, jako na přiléhajících úsecích rychlostní silnice R 55 tzn. R 25,5/120.

Číslo SO	Název objektu	Zakrytí R 55 v Doubravě	Schéma	Plocha (m2)	Poznámka
701	Popis konstrukce	žb oblouk s dolním táhlem	15750 15750	312000.0	
	Rozpětí (m)	2x 15,75		Cena za m2	
Staničení	Délka NK (m)	9600.0		10000	
36,00 - 45,60	Šířka (m)	32.5		Cena celkem	
	Úhel křížení (gr)	100.0		3120000000	

Obr. č. 1: Zakrytí R55 při průchodu ptačí oblastí



Obr. č. 2: Profil zakrytí R55 při průchodu ptačí oblastí

EKORA s.r.o.
Sinkulova 48/329, 140 00 Praha 4; tel./fax.: +420 267 914 573; www.ekora.cz

***Subvarianta 1C** - hloubený tunel*

Trasa je shodná s výše uvedenou variantou 1B, místo realizace ochranného tubusu bude těleso vozovky zapuštěno pod terén do hloubeného tunelu. Železobetonová konstrukce tunelového tubusu bude následně zasypána výkopovou zeminou, na upraveném terénu bude provedena biologická rekultivace. Hloubka tunelu se předpokládá cca 7 – 10 m, v místě možného kontaktu s podzemní vodou (zejména koncový úsek u Rohatce, kde se podzemní voda nachází v úrovni cca 2,6-3,6 m p.t.) pak bude zahloubení menší a překrytá konstrukce tělesa tunelu bude tvořit terénní „vlnu".

Tato varianta je navržena jako možná alternativa Varianty 2, tzn. jako varianta procházející původní a stabilizovanou trasou (na rozdíl od Varianty 2), ovšem zabezpečující maximální ochranu volně žijícího ptactva i zvěře. Tato varianta ovšem dosud nebyla detailněji rozpracována, návrh technického řešení bude nutné provést.

Zpracovatel této studie nemá k dispozici žádné podklady týkající se této subvarianty, takže není možné ji blíže posuzovat

Vzhledem k charakteru stavby (tunel délky cca 12 km) je však zřejmé, že si realizace vyžádá zvláštní technická provozní a bezpečnostní opatření zahrnující trvalé osvětlení prostoru tunelu, odvětrávání, realizaci protipožárních opatření (hlásiče, únikové cesty), havarijní signalizaci, odvodnění průsakových vod, zabezpečení záložních energetických zdrojů, protipovodňová opatření atd. Tato opatření budou muset být projednána s dotčenými orgány státní správy (příslušná KHS, HZS, SZÚ, stavební úřady apod.). Dále bude třeba technicky vyřešit způsob křížení zahloubené komunikace s vodními toky (pravostranné přítoky řeky Moravy - Ratíškovický potok, Járek).

***Subvarianta1D** - ochranný tubus s ekomosty*

Tato varianta vychází volbou trasy i technického řešení z projednané oficiální varianty ŘSD (subvarianta 1B), která již byla projednána v rámci procesu EIA, tj. varianty vedení R55 ve střetu s ptačí oblastí Bzenecká Doubrava – Strážnické Pomoraví v tubusu (ochranné galerii).

Tato varianta byla rozpracována tak ,aby byla zabezpečena přijatelná ochrana zvěře a ptactva před střety s projíždějícími vozidly, což splňuje i varianta 1B (tubusová), zároveň aby byla redukována nežádoucí fragmentace území. To je zabezpečeno navržením 4 ekomostů – úseků zahloubení komunikace do terénu a jejího překrytí v délce do 100 m . Překrytí železobetonových konstrukcí přemostění R55 bude provedeno výkopovou zeminou, na tělesech ekomostů budou navrženy vhodné vegetační úpravy. Zahloubení a přemostění komunikace v daných 4 úsecích má zmírnit vliv na volně žijící zvěř a hnízdění ptáků a umožnit bezpečnou migraci zvěře v území.

Zmiňované přechody pro zvěř jsou navrženy s ohledem na morfologii terénu následovně:

1) na 37,500 km (v délce 100 m)
2) na 40,800 km (v délce 100 m)
3) na 41,800 km (v délce 50 m)
4) na 44,200 km (v délce 100 m)

EKORA s.r.o.
Sinkulova 48/329, 140 00 Praha 4; tel./fax.: +420 267 914 573; www.ekora.cz

Pozn.: Kilometráž je udávána od uvažovaného počátku hodnoceného úseku, který je pro potřeby srovnávací studie navržen v místě MÚK Otrokovice

Zpracovatel této studie nemá k dispozici žádné další technické podklady týkající se této varianty, proto není možné lépe a detailněji popsat technické a technologické řešení této varianty.

Varianta 2 *(Varianta Děti Země, zpracovatel Ing. Kalčík)*

Je zpracována dle námětu Českého a Slovenského dopravního klubu a Dětí Země z června 2006. Varianta 2 kříží jižní okraj ptačí oblasti Bzenecká Doubrava – Strážnické Pomoraví východně od Rohatce, dále již pokračuje přibližně severním směrem mimo PO.

Trasa této varianty je řešena ve vyhledávací studii Ing. Kalčíka v úseku od Rohatce u Hodonína po Otrokovice. Staničení této varianty R55 v uvedené vyhledávací studii je definováno od jihozápadu k severovýchodu (proti směru staničení oficiální trasy R55 používané v dokumentaci ŘSD). Důvodem je rozdělení varianty na dvě subvarianty (2A a 2B) při zachování jednotného staničení celé studie. První část obou subvariant (do km 26,0) je totiž totožná.

Varianta 2 silnice R55 začíná u Rohatce (ve smyslu výše uvedeného směru staničení), pokračuje po levém břehu řeky Moravy jižním obchvatem Petrova a jihovýchodně od Strážnice, Veselí nad Moravou a Ostrožské Nové Vsi a končí mezi Napajedly a Otrokovicemi. Trasa je až do km 26,0 invariantní s výjimkou průchodu kolem obce Kozojídky (navržena subvarianta „CH“, více vzdálená od obce) a dále se dělí na dvě subvarianty:

- ***subvarianta 2A*** (ve studii Ing. Kalčíka též označovaná „P“) - povrchová, bez tunelu

- ***subvarianta 2B*** (ve studii Ing. Kalčíka též označovaná „T“) - se dvěma krátkými tunely (subvarianta 2B)

Pozn.: Tzv. subvarianta „CH“, popisovaná ve Vyhledávací studii Ing. Kalčíka, není v této studii samostatně hodnocena jako zvláštní subvarianta, protože z hlediska jejího velmi malého odklonu od subvariant 2A a 2B (podle Ing. Kalčíka označených „P“ a „T“) má z hlediska vlivu na životní prostředí velmi podobný dopad jako subvarianta 2A resp. 2B (viz. příloha č.1).

Vzhledem k výše popsanému vedení trasy obou subvariant je detailní popis variant proveden v členění „invariantní úsek“, „variantní úsek 2A“ a „variantní úsek 2B“.

Varianta 2 - invariantní úsek

Pracovní staničení obou subvariant varianty č.2 má počátek v Rohatci na rozhraní staveb R5511 a R5512 (značení staveb dle dokumentace ŘSD) blízko křížení stávající silnice I/55 se železniční tratí Břeclav – Přerov. V místě MÚK Rohatec se odklání od oficiální varianty R55 v souběhu se železnicí a vede v koridoru současné

EKORA s.r.o.
Sinkulova 48/329, 140 00 Praha 4; tel./fax.: +420 267 914 573; www.ekora.cz

I/55 s úpravami na parametry R25,5/120 až do km 5,0 přes údolní nivu řeky Moravy. Pro místní obsluhu území bude vybudována silnice kategorie S7,5/70, nejlépe v souběhu se železniční tratí Rohatec – Sudoměřice.

Změna směru alternativní varianty č.2 rychlostní silnice R55 ze souběhu se železnicí do směru přes údolní nivu je nutno provést obloukem o poloměru 1300 m.

Složitějším místem pro organizaci výstavby je překročení železničního koridoru. S ohledem na okolní zástavbu Rohatce a Rohatce - Kolonie bude železniční trať překročena ve stejné poloze jako na dnešní I/55, což si pravděpodobně vyžádá cca roční přerušení dopravy a její vedení po mostním provizoriu nebo přes obec Rohatec.

V km 5,0 bude upravena současná MÚK – odbočka do slovenské obce Skalice. Tato úprava bude rovněž vyžadovat určitá omezení při výstavbě, a proto bude potřeba vybudovat v předstihu náhradní místní propojení v kategorii S7,5/70. Tato silnice bude napojena na současnou křižovatku se silnicí ve směru do Skalice u estakády přes žst. Sudoměřice nad Moravou.

Pak trasa R55 pokračuje nad železniční tratí Veselí nad Moravou – Sudoměřice a jižně obchází obec Petrov přes návrší. Východně od Petrova se trasa dostává do ploché krajiny a jihovýchodně míjí Strážnici, Vnorovy a Veselí nad Moravou. V km 14,0 bude vybudována MÚK pro napojení Strážnice s částečným využitím současné silnice I/55. V km 16,0 bude provedena přeložka silnice III. třídy do Žeravin a Kozojídek, čímž se na ní odstraní dva nevyhovující nebezpečné směrové oblouky. U Kozojídek je navržena subvarianta CH, která je více vzdálena od obce, ale přibližuje se lokalitě vinic.

V km 20,9 bude zřízena MÚK se silnicí I/54 Slavkov u Brna - Veselí nad Moravou - Květná - státní hranice. Touto křižovatkou bude napojeno Veselí nad Moravou. Dále po cca 1 km silnice R55 ve variantě 2 překračuje železniční trať Veselí nad Moravou - Nové Mesto nad Váhom a vstupuje do Zlínského kraje. V místě křížení se silnicí II/495 Uherský Ostroh - Hluk - Uherský Brod končí invariantní úsek a trasa se dále dělí na dvě subvarianty - bez tunelu (2A) a s tunely (2B).

Subvarianta 2A *(bez tunelu, povrchová, Varianta „P“ dle Ing. Kalčíka)*

Mezi Ostrožskou Novou Vsí a Ostrožskou Lhotou je v km 27,8 MÚK, z níž je napojena na jedné straně silnice II/495 a na druhé straně Ostrožská Nová Ves. V dalším stupni dokumentace je tedy možné rozhodnout, zda umístit MUK na silnici do obce nebo na původní silnici II/495.

Trasa varianty 2A je vedena za návrším východně od Ostrožské Nové Vsi a klesá v úbočí údolí potoka Petříkovce, čímž minimálně ovlivňuje současné osídlení. Na hraně údolní nivy řeky Moravy přechází estakádou současnou silnici I/55 a železniční trať mezi Kunovicemi a Uherským Ostrohem. Trasa pak pokračuje mezi Kunovicemi a letištěm na obchvat I/50. Tento úsek křižuje komunikace a vlečku k průmyslovým závodům a letišti. Její výškové upořádání bude potřeba dořešit v podrobnějších stupních zpracování.

Napojení a rozšíření silnice I/50 s přechodem údolní nivy řeky Moravy na pravý břeh bude potřeba rozpracovat ve variantách. Rozhodující totiž bude návrhová rychlost na křižovatkových větvích. Pro průchod pod železnicí (2. TŽK) bude nutné vybudovat druhý železniční most. Podle tvaru křižovatky západně od železnice se pro R55 buď použije oficiální varianta (varianta 1) nebo se provede modifikace trasy až za Staré

EKORA s.r.o.
Sinkulova 48/329, 140 00 Praha 4; tel./fax.: +420 267 914 573; www.ekora.cz

Město u Uherského Hradiště. Dále tato alternativní varianta (2A) pokračuje v trase oficiální varianty ŘSD (Varianta 1) v souběhu se železničním koridorem do Otrokovic.

Subvarianta 2B *(tunelová, Varianta „T“ dle Ing. Kalčíka)*

Varianta řešení trasy silnice R55 navržená organizací Děti Země a Ing. Kalčíkem se dvěma krátkými tunely (varianta 2B) pokračuje po levém břehu řeky Moravy od Ostrožské Lhoty směrem k vepřínu u prameniště potoka Petříkovce, kde překračuje hřbet Hlaviny a klesá úbočím Hluckého žlebu do údolí Olšavy mezi Kunovicemi a Míkovicemi. V km 35,4 je situována MÚK se silnicí I/50, trasa zde rovněž křižuje „vlárskou“ železniční trať v úseku Uherský Brod - Kunovice.

Dále varianta 2B stoupá k tunelu pod hřbetem Rovniny. Tunel bude mít délku 0,95 km. Při klesání v úbočí do roviny východně od obce Kněžpole je nutné projít dalším krátkým tunelem délky 0,46 km přes ostroh kopce. Pod klesáním je pak umístěna MÚK se silnicí II/497 mezi Uherským Hradištěm a Bílovicemi.

Další úsek je veden příznivým terénem k severu. Před Napajedly je nutné překročit údolí Pohořelického potoka. Je tu také navržena poslední MÚK Napajedla-jih. Mezi Napajedly a Pohořelicemi trasa protíná další hřbet a jižně od Otrokovic se napojuje na oficiální variantu v prostoru stavby 5505. Poslední úsek varianty 2B odstraňuje velmi problematické vedení oficiální varianty 1 v soutěsce Moravy, kde je na malém prostoru koncentrováno osídlení města, průmyslové závody a železniční koridor.

Výše popsaná Varianta 2 není zapracována v ÚPD VÚC okresu Hodonín ani Zlínské aglomerace, není s ní uvažováno ani v územních plánech obcí, které mají dle vyjádření oslovených starostů s územím dotčeným variantou 2 vesměs jiné plány - zejména další rozvoj obcí především budováním obytné zástavby a zázemí pro rekreační a relaxační aktivity.

Varianta 3 *(Varianta prof. Bejčka)*

Jedná se o alternativní variantu, navrženou zpracovatelem „Vyhodnocení variant záměru výstavby rychlostní komunikace R55 z hlediska naplňování cílů Směrnice Rady 92/43/EHS a Směrnice Rady 79/409 EHS“, Prof. RNDr. V. Bejčkem, CSc. (autorizovaná osoba pro hodnocení dle §45i zákona č. 114/1992 Sb., v platném znění). Trasa silnice R55 v této variantě je navrhována po pravém břehu řeky Moravy přes ptačí oblast Bzenecká Doubrava - Strážnické Pomoraví mezi Rohatcem a Moravským Pískem ve vzdálenosti cca 250 m od hranice NPP Váté písky

Těleso vozovky bude v této Variantě č. 3 zapuštěno pod terén do hloubeného tunelu. Železobetonová konstrukce tunelového tubusu bude následně zasypána výkopovou zeminou, na upraveném terénu bude provedena biologická rekultivace. Hloubka tunelu se předpokládá cca 7 – 10 m, v místě možného kontaktu s podzemní vodou (zejména koncový úsek u Rohatce, kde se podzemní voda nachází v úrovni cca 2,6-3,6 m p.t.), pak bude zahloubení menší a překrytá konstrukce tělesa tunelu bude tvořit terénní „vlnu“. Šířka stavebního záboru činí 25,5 m vlastního tělesa silnice plus 8 -10 m na každé straně v závislosti na použité technologii.Celkově tedy zhruba 45 m.

EKORA s.r.o.
Sinkulova 48/329, 140 00 Praha 4; tel./fax.: +420 267 914 573; www.ekora.cz

Po vybudování rychlostní silnice bude ponechán v celé délce PO pruh cca 150 m (nutných 45 m stavebního záboru 50 m na každou stranu- součást zmírňujících opatření) jako bezlesí.

Tato varianta zabezpečuje za předpokladu výše uvedených zmírňujících opatření dle svého autora maximální ochranu volně žijícího ptactva i zvěře, prakticky eliminuje negativní vlivy hluku z dopravy (s výjimkou technologie odvětrání) a světelného znečištění, působící negativně na faunu.

Tato varianta ovšem dosud nebyla detailněji rozpracována, návrh technického řešení bude nutné provést.

Zpracovatel této studie nemá k dispozici žádné podklady týkající se této subvarianty, takže není možné ji blíže posuzovat

Vzhledem k charakteru stavby (tunel délky cca 12 km) je však zřejmé, že si realizace vyžádá zvláštní technická provozní a bezpečnostní opatření zahrnující trvalé osvětlení prostoru tunelu, odvětrávání, realizaci protipožárních opatření (hlásiče, únikové cesty), havarijní signalizaci, odvodnění průsakových vod, zabezpečení záložních energetických zdrojů, protipovodňová opatření atd. Tato opatření budou muset být projednána s dotčenými orgány státní správy (příslušná KHS, HZS, SZÚ, stavební úřady apod.). Dále bude třeba technicky vyřešit způsob křížení zahloubené komunikace s vodními toky (pravostranné přítoky řeky Moravy - Ratíškovický potok, Járek).

B. I. 7. Předpokládaný termín zahájení realizace záměru a jeho dokončení

Varianta 1

V případě akceptace Varianty 1 (subvarianty 1B) je možné vzhledem k dlouhodobé přípravě této trasy (zanesení v ÚP všech dotčených obcí i VÚC), provedenému procesu EIA a k již hotovým projektům tuto variantu realizovat přibližně v letech 2010 – 2012.

V případě subvarianty 1C by se realizace projektu o zřejmě několik let posunula vzhledem k nutnosti vytvoření nové projektové dokumentace zahrnující tunel pod problémovou ptačí oblastí Bzenecká Doubrava – Strážnické Pomoraví a vypracování a projednání nové dokumentace EIA. Rovněž vlastní výstavba by s ohledem na technickou náročnost vybudování tunelu trvala o něco déle. Časový harmonogram bude muset být konkretizován zpracovatelem PD a dokumentace EIA, dle odhadu zpracovatele této studie lze velmi orientačně předpokládat dobu realizace stavby na období let 2012 – 2015.

V případě subvarianty 1D lze výstavbu rychlostní silnice R55 realizovat ve stejném termínu jako subvariantu 1A a 1B, tzn. cca v letech 2010 - 2012. Důvodem je stabilizace trasy v ÚP, a připravená projektová dokumentace, která si vyžádá pouze dílčí úpravy (projekční zapracování čtyř ekomostů).

EKORA s.r.o.
Sinkulova 48/329, 140 00 Praha 4; tel./fax.: +420 267 914 573; www.ekora.cz

Varianta 2

V případě Varianty 2, resp. jejích subvariant 2A a 2B, bude nezbytné v první řadě vypracovat studie proveditelnosti, provést a projednat změny územních plánů dotčených obcí a VÚC. Následně bude třeba provést celý proces EIA, vypracovat projektové dokumentace všech stupňů a vyřešit majetkoprávní vztahy k dotčeným pozemkům. Doba projednání této přípravné etapy bude záviset na míře kooperace zainteresovaných stran (investor, projektant, dotčené orgány státní správy, místní samosprávy, vlastníci dotčených pozemků) a lze ji proto pouze velmi obtížně odhadnout. Dle dosavadních zkušeností s projednáváním záměrů obdobného rozsahu lze předpokládat zahájení realizace záměru cca v r. 2018-2022, doba realizace je předpokládána (obdobně jako u ostatních variant) cca 2 roky.

Varianta 3

V případě zvolení varianty 3 bude nutné vypracovat studie proveditelnosti, provést proces posuzování vlivů na životní prostředí a vypracovat projektové dokumentace všech stupňů. Oproti variantě 2 je výhodou nutnost provedení změn územních plánů pouze u dvou dotčených obcí, rovněž vyřešení majetkoprávních vztahů k dotčeným pozemkům by u této varianty nemělo představovat významnější zdržení při projednání (vesměs lesní pozemky spravované Lesy ČR, s.p.).

Dobu projednání této přípravné etapy lze pouze velmi obtížně odhadnout, dle dosavadních zkušeností s projednáváním záměrů obdobného rozsahu lze předpokládat zahájení realizace záměru cca v r.2014-2016, doba realizace je předpokládána s ohledem na náročnost tunelového provedení cca 3 roky.

B. II. Údaje o vstupech

B. II. 1. Půda

Převážná část území patří ke Karpatské geologické soustavě. Z hlediska horotvorné aktivity a zařazení se oblast nachází v Dolnomoravském úvalu, převládá zde reliéf plochých pahorkatin a poříčních rovin. Kolem řeky Moravy je vyvinuta široká údolní niva s lemem nízkých říčních teras. Rovinatý akumulační reliéf místy narušují opuštěné říční meandry a ploché písčité přesypy. Celé území je tvořeno sedimenty řeky Moravy. Jedná se o mocné štěrkopískové nánosy, na nichž spočívají váté písky (až 30 m mocné). Z jejich podloží se místy vynořuje podloží mladomiocénního stáří - písky, vápnité jíly nebo štěrky.

Na východ od Dolnomoravského úvalu se rozprostírá Vizovická vrchovina budovaná převážně zvrásněnými horninami račanské a bystrické jednotky magurského flyše, omezeně mezozoickými a neogenními sedimenty a neovulkanity.

Dotčené území se nachází na území provincie Západopanonské pánve a provincie Západní Karpaty. Největší část zaujímá celek Dolmoravský úval a Vizovická vrchovina, ostatní jednotky zasahují do území pouze okrajově. Nadmořská výška terénu se v zájmovém území pohybuje mezi 160 m n.m. do maximální výše 320 m n.m.

EKORA s.r.o.
Sinkulova 48/329, 140 00 Praha 4; tel./fax.: +420 267 914 573; www.ekora.cz

V místě dotčení zemědělsky využívaných ploch bude provedena skrývka orniční a podorniční vrstvy (mocnost skrývky určí pedologický průzkum). Ornice bude nabídnuta k využití pro zemědělské účely. Na dočasných záborech bude provedena skrývka ornice a uložena na přechodné skládky. Po ukončení stavby budou plochy zpětně ohumusovány v původní tloušťce a vráceny zpět uživatelům. Zábory půdního fondu nebyly v rámci studie podrobně stanoveny.

Z hlediska vlivů na životní prostředí je významná potenciální potřeba vhodných zemin do násypů, jejíž množství bude stanoveno po provedení podrobné bilance zemních prací a stanovení kubatur vytěžené zeminy v místě stavby a její vhodnosti pro použití v násypech. Významný rovněž může být výtěžek štěrkopísků v Bzenecké Doubravě, zejména u tunelových variant.

Varianta 1

Subvarianty 1A, 1B, 1C, 1D

Posuzovaný záměr bude veden v úseku Rohatec - Bzenec v převážné míře přes pozemky určené k plnění funkce lesa (PUPFL) a částečně přes méně kvalitní pozemky zemědělského půdního fondu (ZPF).

U varianty 1C je třeba při výstavbě tunelu vyloučit problémy s ovlivněním hladiny podzemních vod u EVL Strážnické Pomoraví zahloubením jen nad úroveň hladiny podzemní vody, dále bude třeba vyřešit způsob dopravy stavebního materiálu a výkopových zemin, které nebudou využity na stavbě.

Varianta 2

Subvarianty 2A a 2B

Posuzovaný záměr bude veden v převážné míře přes pozemky určené k zemědělské rostlinné výrobě. Bude nutné žádat o vynětí pozemků ze ZPF.

Tyto subvarianty procházejí zcela mimo lesy. Podle podkladu CORINE (2000) mají ale varianty jižně od Petrova procházet přes plochy sadů.

Vzhledem k rozsahu disponibilních podkladů týkajících se těchto subvarianta nejsou bližší údaje o vstupech známy.

Varianta 3

Posuzovaný záměr bude veden v úseku Rohatec - Bzenec v převážné míře přes pozemky určené k plnění funkce lesa (PUPFL) a částečně přes méně kvalitní pozemky zemědělského půdního fondu (ZPF). Při výstavbě tunelu je třeba vyloučit problémy s ovlivněním hladiny podzemních vod zahloubením jen nad úroveň hladiny podzemní vody, dále bude třeba vyřešit způsob dopravy stavebního materiálu a výkopových zemin, které nebudou využity na stavbě (stejně jako u varianty 1C).

EKORA s.r.o.
Sinkulova 48/329, 140 00 Praha 4; tel./fax.: +420 267 914 573; www.ekora.cz

B. II. 2. Voda

Varianty 1 a 2 a 3

Během výstavby bude nutný odběr určitého množství vody k provozním účelům a pro sociální účely pracovníků při stavbě.

Rozhodující množství vody, tj. voda pro přípravu betonové směsi, bude spotřebováno mimo zájmové území v centrálních přípravnách betonové směsi a panelárnách.

Voda bude muset být přivedena do stavebních dvorů. Na staveniště bude přiváděna voda pro očistu dopravních mechanismů, technologické účely při výstavbě a pro příležitostné mytí zaměstnanců.

Dále lze předpokládat nutnost zabezpečení čerpání vody během stavebních prací při křížení vodních toků (potok Járek, Ratíškovický potok) u tunelových variant (v závislosti na technickém návrhu řešení a použité stavební technologii). V případě tunelových variant bude nutné rovněž vyřešit odvodnění případných průsakových vod (prosakující srážkové vody, prosakující podzemní vody v případě zvýšení úrovně hladiny podzemních vod, zvýšení hladin v případě povodňových stavů).

Navrhovaná dopravní stavba neznamená v období výstavby ani provozu významnější zatížení životního prostředí odběrem vody.

Voda pro technologické účely související s výrobou betonové směsi bude odebírána v místě betonárny. Pro technologické účely na staveništi bude dovážena v cisternách. Voda pro hygienické potřeby zaměstnanců bude odebírána z vodovodní sítě v množství, které je z kapacitního hlediska nevýznamné.

V období výstavby se bude jednat prakticky výhradně o vodu pro sociální část zařízení staveniště a o vodu pro stavební technologie. Ke snížení prašnosti staveniště bude vhodné kropení plochy staveniště.

Bližší údaje o potenciálních zdrojích vody nejsou v této fázi rozpracování jednotlivých variant k dispozici.

V období provozu silniční komunikace jsou nároky na spotřebu vody minimální a týkají se pouze údržby komunikace.

Při realizaci tunelu (varianty 1C a 3) je potřeba navrhnout a zrealizovat protipožární systém v tunelu.

B. II. 3. Ostatní surovinové a energetické zdroje

Varianty 1 a 2 a 3

ELEKTRICKÁ ENERGIE

Období výstavby

EKORA s.r.o.
Sinkulova 48/329, 140 00 Praha 4; tel./fax.: +420 267 914 573; www.ekora.cz

K odběru elektrické energie na staveništi budou zřizovány přípojky nadzemního vedení NN (nízké napětí) závěsnými kabely, vycházející ze stávající distribuční sítě VVN (velmi vysoké napětí), doplněné transformátory v místech odběru elektrické energie. Předpokládaný příkon pro zařízení staveniště mostních objektů je do 50 kW, v případě hlavního stavebního dvora se uvažuje s příkonem do 200 kW. Skutečná spotřeba elektrické energie bude stanovena po výběru dodavatele stavby na základě použitých mechanizmů a technologií.

Období provozu

S výjimkou napájení systému S.O.S. a zásuvkových skříní pro napojení mobilního výstražného zařízení u přejezdů středního dělícího pruhu střídavým napětím 220 V a 380 V nevyžaduje provoz rychlostní silnice u variant 1B, 2A a 2B žádné energetické medium. Napájecí kabely budou vedeny ve středním dělícím pruhu rychlostní silnice a jejich napojení na stávající rozvody příslušné energetické společnosti bude řešeno prostřednictvím rozvaděčů.

U tunelových variant 1C a 3 bude třeba zabezpečit napojení staveb na síť elektrické energie z důvodu zabezpečení trvalého osvětlení, odvětrání, provozu protipožárního systému a čerpání průsakových vod. Pro zajištění spolehlivého a bezpečného provozu bude muset být u těchto variant zřejmě zajištěn i náhradní energetický zdroj pro případ výpadku na rozvodné elektrické síti. Detailně budou muset být nároky na elektrickou energii u těchto variant řešeny v dalších stupních rozpracování.

PLYN

Období výstavby

Zemní plyn bude využíván pro vytápění objektů hlavních stavebních dvorů, kam bude přiváděn středotlakým potrubím od nejbližší stávající regulační stanice. Denní předpokládaná spotřeba činí 100 m^3.

Období provozu

Zemní plyn nebude při provozu využíván.

DALŠÍ DRUHY SUROVIN

Lze předpokládat, že při stavbě vzniknou nároky na suroviny, odpovídající charakteru stavby. V případě pozemní komunikace se jedná o následující suroviny:

EKORA s.r.o.
Sinkulova 48/329, 140 00 Praha 4; tel./fax.: +420 267 914 573; www.ekora.cz

Období výstavby

– násypový materiál zemního tělesa - bude využíván výkopek ze zářezových partií trasy, resp. ze stavební jámy hloubeného tělesa tunelu
– štěrkopísky, především pro konstrukční vrstvy vozovek - bude řešeno dovozem z lokálních pískoven, u variant 1C a 3 pak z výkopku z hloubení tunelu (surovina z chráněného ložiskového území)
– drcené kamenivo pro betonové konstrukce a asfaltové směsi – lomy pro dovoz drceného kameniva budou určeny až v dalších stupních projektové dokumentace
– materiál pro kryty vozovek – ropné asfalty a modifikační přísady, portlandský a speciální silniční cement
– ocel - především pro betonářskou výztuž a bezpečnostní zařízení (zábradlí a svodidla)
– pohonné hmoty, oleje a maziva pro stavební mechanizmy a dopravní techniku

Období provozu

Ve fázi provozu je nutno uvažovat se spotřebou pohonných hmot, olejů a maziv pro mechanizmy údržby rychlostní silnice v předpokládaném množství cca 3 tuny pro jeden stroj za rok.

Dále je nutno zahrnout do spotřeby surovin posypový materiál zimní údržby, tj. chlorid sodný v množství cca 1 kg na metr čtvereční vozovky a drcené kamenivo v množství cca 10x větším.

Spotřeba elektrické energie, plynu a dalších surovin ve fázi výstavby je specifikována na úrovni doposud zpracované dokumentace a musí být upřesněna v dalších stupních projektové dokumentace po stanovení dodavatele stavby na základě použitých mechanizmů a technologií.

V období provozu bude z hlediska vlivů na životní prostředí nejvýznamnější spotřeba posypového materiálu na zimní údržbu vozovky (chlorid sodný (NaCl) v množství cca 1 kg/m^2) a spotřeba pohonných hmot, olejů a maziv pro mechanizmy údržby rychlostní silnice (cca 3 t/ pro jeden stroj za rok).

V případě realizace variant 1B, 1C, 1D a 3 (subvarianty na povrchu s překrytým tubusem resp. v tunelu) dojde k významnému snížení vstupu chloridu sodného, jehož užití v zakrytém úseku komunikace nebude vůbec třeba.

B. II. 4. Nároky na dopravní a jinou infrastrukturu

Záměr výstavby rychlostní silnice R55 představuje vybudování nové komunikační tepny se zachováním stávajících komunikací. Přeložky stávajících komunikací budou prováděny pouze v nejnutnějším rozsahu, vyvolaném potřebou mimoúrovňového křížení rychlostní silnice R55. U obou variant dojde v průběhu výstavby k dopravním omezením na stávajících komunikacích z důvodu pohybu nákladních vozidel a staveb mimoúrovňových křižovatek. Při výstavbě mimoúrovňového křížení se železničním koridorem u Rohatce (varianta 2) by došlo k cca ročnímu uzavření silnice I/55 i k omezení provozu na zmiňované železniční trati.

EKORA s.r.o.
Sinkulova 48/329, 140 00 Praha 4; tel./fax.: +420 267 914 573; www.ekora.cz

Při výstavbě všech variant je též nutné počítat s vybudováním obslužných komunikací staveništ.

B. III. Údaje o výstupech

B. III. 1. Ovzduší

Varianty 1 a 2 a 3

TYPY ZDROJŮ EMISÍ

Podle rozmístění zdroje znečištění v prostoru lze rozdělit zdroje emisí následovně:

- bodový zdroj znečištění
- liniový zdroj znečištění
- plošný zdroj znečistění

Období výstavby

Bodový ani liniový zdroj nebude při výstavbě významný.

Nově navrhovaná stavba může po dobu její realizace působit jako plošný zdroj znečištění přízemní vrstvy atmosféry (prach, výfukové plyny těžkých stavebních mechanismů) v okolí stavebních dvorů, resp. v místech větší koncentrace stavebních prací (např. kolem mostních objektů).

V období výstavby budou v místě stavby působit následující zdroje znečištění ovzduší:

- emise vozidel dopravní obsluhy stavby a stavebních strojů, jejichž množství závisí na počtu nasazených dopravních a stavebních prostředků, jejich technickém stavu, technické úrovni, časovém nasazení apod.
- emise prachových částic při provádění zemních prací, skrývkách zemin, prach vířený provozem dopravních prostředků na nezpevněných komunikacích, případně na zpevněných komunikacích znečištěných vozidly vyjíždějícími z místa stavby.

Tyto zdroje znečištění ovzduší budou působit pouze v období výstavby.

Kvantifikace množství emisí je s ohledem na množství faktorů ovlivňujících jejich výši problematická. V období výstavby dojde ke zvýšení průjezdů nákladních automobilů převážejících materiál. Výraznější zvýšení znečištění ovzduší vlivy nepravidelné a dočasné dopravní obsluhy staveniště se nepředpokládá.

EKORA s.r.o.
Sinkulova 48/329, 140 00 Praha 4; tel./fax.: +420 267 914 573; www.ekora.cz

Období provozu

Po dostavbě bude rychlostní silnice představovat významný nový liniový zdroj znečištění atmosféry především plynnými exhalacemi z výfuků automobilů. K nim se nutně připojí aerosoly různého složení, jejichž zdrojem budou chemické látky používané k udržování zimní sjízdnosti komunikace (zejména NaCl, KCl) a v malém množství i látky související bezprostředně s automobilovým provozem (otěr pneumatik aj.).

S ohledem na technický rozvoj v automobilovém průmyslu a s provedenými a očekávanými legislativními úpravami podmínek provozu vozidel lze v reálné budoucnosti předpokládat snížení exhalací z dopravy na jednotku přepravovaného výkonu.

Zdrojem znečišťování ovzduší v okolí silničních komunikací v období běžného provozu je provoz motorových vozidel. Zbytky po nedokonalém spalování benzínu a motorové nafty při provozu motorových vozidel jsou výfukem emitovány do volného ovzduší. Chemicky se jedná především o oxidy uhlíku a dusíku, nespálené uhlovodíky, saze a těžké kovy.

Provoz vozidel je také příčinou druhotného znečištování ovzduší vířením zbytků zimního posypu (škvára, písek, drtě, soli), obrusu z pneumatik a vozovky.

Dalším typem emisí do ovzduší jsou slané aerosoly vznikající v zimním období při chemickém posypu. Zde se jedná zejména o anorganické soli: NaCl, KCl, $CaCl_2$, $MgCl_2$, SO_4^{2-}, $Na_6P_6O_{18}$, $ZnSO_4$, Na_2SO_3. Emise vznikajících aerosolů do ovzduší jsou však zanedbatelné. Zimní chemický posyp vozovky se svým negativním vlivem projeví spíše na znečištění vod, příp. ohrožením okolní vegetace.

ROZLOŽENÍ EMISÍ V ČASE

Pro hodnocení libovolného úseku rychlostní silnice na znečišťování ovzduší je velmi důležité rozlišovat období jeho výstavby od období vlastního silničního provozu na něm, kdy se tyto vlivy kvalitativně i kvantitativně diametrálně liší.

Období výstavby

Po dobu výstavby nového úseku rychlostní silnice je blízké okolí stavby znečišťováno emisemi výfukových plynů ze stavebních strojů a těžkých nákladních automobilů. Za rozhodující zdroj emisí do ovzduší v době provádění stavby lze však bezesporu považovat zemní práce, které tvoří podstatnou část objemu všech stavebních prací při výstavbě silnice.

Reálná kvantifikace množství těchto emisí, příp. jejich distribuce do okolního prostoru, na základě v současnosti disponibilních podkladů není možná, pro alespoň přibližné řešení této úlohy by byla nutná znalost detailního časového plánu organizace výstavby a stavebně technologického projektu (nasazení počtu a typů stavebních strojů, jejich součinnost v čase, vytyčení přepravních tras pro přesun zemin a

stavebních hmot atd.). Na množství emisí ze zemních prací (prašnost) mají navíc rozhodující vliv okamžité klimatické podmínky.

Projekt organizace výstavby je obvykle zpracováván na odpovídající úrovni podrobnosti až v rámci dokumentace ke stavebnímu povolení (DSP). Stavebně technologický projekt je pak interním dokumentem provádějící stavební firmy. Na dané úrovni znalostí vstupních údajů je proto nutno se spokojit s odhadem významnosti celkového negativního vlivu produkovaných emisí na znečištění ovzduší v době stavby posuzovaného úseku silnice. Při posouzení této významnosti lze pak uplatnit následující pracovní teze:

- vzájemný poměr doby výstavby k následnému období běžného provozu je velmi malý, taktéž vzájemný poměr měrného množství emisí škodlivin obsažených ve výfukových plynech je velmi malý až zanedbatelný. Z toho plyne, že rozhodující pro posouzení vlivu stavby na znečišťování ovzduší emisemi z výfuků bude vždy období běžného provozu
- emise prachu, o kterých lze předpokládat, že budou naopak v době výstavby mnohonásobně vyšší, než v následném období běžného silničního provozu, je možno účinně snižovat technologickými a organizačními opatřeními, tj. kropením přepravovaných zemin, příp. tlakovým omýváním zpevněných povrchů vozovek atd.

Z uvedených tezí pak vyplývají dva obecné požadavky na realizátora stavby (příslušnou prováděcí firmu):

- maximální zkrácení vlastní doby výstavby posuzovaného úseku silnice
- přísné dodržování technologické kázně a podmínek realizace, stanovených dokumentací o hodnocení vlivu stavby na životní prostředí a následně v podmínkách příslušných stavebních povolení.

Období provozu

Zdrojem emisí (výstupů) do volného ovzduší v okolí dálničních komunikací je především provoz motorových vozidel. Vlastní povrch komunikace je pak, jako každá zpevněná plocha, pouze druhotným zdrojem prašnosti.

B. III. 2. Odpadní vody

Varianty 1 a 2 a 3

Během výstavby a provozu silnice budou vznikat následující typy odpadních vod:

- dešťové odpadní vody
- splaškové odpadní vody

EKORA s.r.o.
Sinkulova 48/329, 140 00 Praha 4; tel./fax.: +420 267 914 573; www.ekora.cz

- technologické a provozní odpadní vody
- extravilánové odpadní vody (vznikající vlivem přívalových dešťů)

Období výstavby

V tomto období budou odpadní vody vznikat především ze sociální části zařízení staveniště. Bude se jednat o splaškové odpadní vody. Režim jejího vzniku a zneškodnění bude standardní. Množství vznikajících splaškových odpadních vod bude záviset na projektu organizace výstavby a na postupu realizace. V žádném případě však při dodržení běžných norem a postupů nepůjde o množství významné z hlediska vlivů na životní prostředí.

V období výstavby budou vznikat odpadní vody z provozu sociálního zařízení ve stavebních dvorech. Budou odvedeny do kanalizační sítě nebo do jímek na vyvážení.

Vzhledem ke značným nárokům na objem zemních prací lze předpokládat, že vozidla v prostoru stavby budou znečištěna. V místech výjezdů na veřejné komunikace a v místech stavebních dvorů bude třeba zřídit stanoviště na mytí dopravních prostředků, což s sebou nese vznik odpadních vod z mytí. Tato stanoviště budou zřizována se souhlasem vodohospodářského orgánu.

Období provozu

Za provozu odtékají ze silnice hlavně srážkové vody. Podle novely zákona č. 254/2001 Sb. o vodách, voda spadlá na zemský povrch se stává buď vodou povrchovou nebo vodou podzemní nebo vodou zvláštní nebo vodou odpadní. Srážková voda se stává vodou odpadní pouze v případě, že se smísí s jinou odpadní vodou, tj., že je svedena do jednotné kanalizace. Jestliže je srážková voda smíšena a odváděna oddělenou, dešťovou kanalizací nebo silničními příkopy, je z hlediska dikce vodního zákona vodou povrchovou. Uvedený výklad však nemusí být příslušným vodoprávním úřadem uznán. Z výše uvedených důvodů a z důvodů předpokládaného znečištění úkapy ropných látek, zbytky posypových materiálů ze zimní údržby, oděry z pneumatik a úlety ze sypkých nákladů, je veškerá srážková voda odváděná z vozovky silnice v souladu s principem předběžné opatrnosti, považována za vodu odpadní.

V oblastech střetu záměru s ochranným pásmem vodního zdroje II. stupně bude voda z vozovky zachycena v rigolech a pomocí vpustí odvedena do kanalizace. Před vypuštěním vody do vodotečí bude řešeno čištění v záchytných a usazovacích nádržích nebo rybníčcích. Nutné zde bude počítat s využitím odlučovačů ropných látek.

Kontrola podzemních vod bude prováděna systémem indikačních vrtů. V úsecích mimo ochranná pásma vodních zdrojů bude před zaústěním příkopů nebo kanalizace do málo kapacitních recipientů navržena retenční nádrž.

B. III. 3. Produkované odpady

Varianty 1 a 2 a 3

DRUH A MNOŽSTVÍ ODPADU

EKORA s.r.o.
Sinkulova 48/329, 140 00 Praha 4; tel./fax.: +420 267 914 573; www.ekora.cz

Při plánované stavbě rychlostní silnice budou vznikat odpady, které lze ve smyslu zákona o odpadech č. 185/2001 Sb., v platném znění, rozdělit do dvou skupin:

- odpady kategorie „O“ - ostatní
- odpady kategorie „N“ - nebezpečné

Ve tomto stupni posuzování záměru – hodnotící studie vlivu na životní prostředí - není možné definovat ani přibližné množství odpadů. Jakékoliv odhady bez detailního zaměření území by byly zavádějící. Podrobný Projekt nakládání s odpady z výstavby, včetně kvantifikace produkovaných odpadů, bude součástí dokumentace pro územní rozhodnutí (DÚR).

***Tabulka B.1**: Druhy odpadů vznikajících při demolicích a výstavbě*

Číslo odpadu	Název odpadu	Kategorie	Předpokládaný způsob zneškodnění
17 09 04	Směsné stavební a demoliční odpady neuvedené pod čísly 17 09 01, 17 09 02 a 17 09 03	O	skládka
17 05 04	Zemina a kamení neuvedené pod 17 05 03	O	mezideponie, využití do násypů
17 01 07	Směsi nebo oddělené frakce betonu neuvedené pod číslem 17 01 06	O	skládka
20 01 40	Kovy	O	výkup
17 04 09	Kovový odpad znečištěný nebezpečnými látkami	N	spalovna
17 03 01	Asfaltové směsi obsahující dehet	N	skládka, recyklace
20 03 01	Směsný komunální odpad	Z	skládka
02 01 07	Odpady z lesnictví		
20 03 04	Kaly ze septiků a žump	ZN	odvoz na ČOV

Při provozu budou vznikat odpady z běžné a zimní údržby komunikace. Jejich druhové složení a množství bude záviset na zvoleném způsobu údržby.

Nakládání s těmito odpady bude v kompetenci správce komunikace.

***Tabulka B.2**: Druhy odpadů vznikajících při provozu*

Číslo odpadu	Název odpadu	Kategorie	Předpokládaný způsob zneškodnění
13 05 08	Směsi odpadů z lapáku písku a z odlučovačů oleje	ZN	skládka

EKORA s.r.o.
Sinkulova 48/329, 140 00 Praha 4; tel./fax.: +420 267 914 573; www.ekora.cz

13 05 02	Kaly z odlučovačů olejů	ZN	spalovna
20 03 03	Uliční smetky	O	skládka

B. III. 4. Hluk, vibrace, záření apod.

HLUK

Období výstavby

Varianty 1 a 2 a 3

V období výstavby bude okolí stavby zatíženo hlukovými emisemi stavebních strojů a vozidel obsluhujících stavbu. Zdrojem hluku v období výstavby budou především zemní práce (budování násypů, zářezů apod.). Výhodou varianty 1 a 3 je její vedení méně osídlenými oblastmi, tedy hlukové emise se dotknou menšího počtu lidí.

Zdrojem hluku na staveništi jsou používané stavební mechanismy a dopravní prostředky. S postupem stavebních prací se mění nasazení strojů a tím i emitovaná hlučnost.

***Tabulka B.3**: Příklady hlučnosti některých předpokládaných stavebních strojů*

Stroj	Hladina hluku L_A ve vzdálenosti 10m
Buldozer S100	89 dB/A
Motorový válec NV 15E	78 dB/A
Kompresor KFDS 2 108	67 dB/A
Rozrušovací kladivo Permon	90 dB/A
Nákladní automobil Tatra 138	89 dB/A
Finišer Linhoff	81 dB/A

Období provozu

Do budoucna lze očekávat, že vlivem přirozeného nárůstu dopravy dojde k postupnému zvyšování hlukového zatížení v nejbližším chráněném venkovním prostoru.

Varianta 1

Výhodou varianty 1 je její vedení méně osídlenými oblastmi, hluk z provozu negativně ovlivní menší počet lidí. V úsecích míjejících osídlená území se počítá s umístěním protihlukových stěn, jejichž detailní rozsah bude specifikován v dalším stupni projektové dokumentace.

Výhodou subvarianty 1B a 1D je konstrukční zakrytí úseku procházejícího ptačí oblastí (úsek v km 30,550 – 32,700 a v km 33,200 – 42,800) tubusem. V takto

EKORA s.r.o.
Sinkulova 48/329, 140 00 Praha 4; tel./fax.: +420 267 914 573; www.ekora.cz

zakrytých úsecích bude navržená konstrukce částečně plnit i funkci protihlukové ochrany okolního území.

Varianta 1C je při průchodu ptačí oblastí umístěna v tunelu. Hluk v této části silnice R55 tedy bude prakticky eliminován (s výjimkou provozu odvětrávací technologie).

Varianta 2

Nevýhodou varianty 2 z hlediska ovlivnění hlukem je vedení rychlostní silnice R55 více osídlenými oblastmi, tedy hluk z provozu komunikace zasáhne větší počet lidí. V úsecích míjejících osídlená území by měly být navrženy protihlukové stěny, jejichž detailní rozsah bude specifikován v dalším stupni projektové dokumentace.

Varianta 3

Výhodou varianty 3 je její vedení méně osídlenými oblastmi, hluk z provozu negativně ovlivní menší počet lidí (obdobně jako u varianty 1). V úsecích míjejících osídlená území se počítá s umístěním protihlukových stěn, jejichž detailní rozsah bude specifikován v dalším stupni projektové dokumentace.

Varianta 3 je při průchodu ptačí oblastí umístěna v tunelu. Hluk v této části silnice R55 tedy bude prakticky eliminován (s výjimkou provozu odvětrávací technologie).

Počet obyvatel dotčených hlukem nebyl ve stávajícím stádiu rozpracování variant vyčíslen.

VIBRACE

Vibrace velmi úzce souvisí s hlukem, neboť dopravní prostředky vyvolávají svým pohybem nejen hluk, ale i vibrace. Jejich krátkodobé, ale i dlouhodobé působení má negativní vliv na zástavbu podél komunikací.

Hlavním zdrojem vibrací na stávajícím průtahu jsou těžké nákladní automobily, které tvoří nemalou část dopravního proudu. Vibrace vyvolané provozem na průtahu městem mohou přispívat i k poškození fyziologické a psychické soustavy člověka, který vibrace pociťuje nejen při rezonanci konstrukčních částí budovy, ale vnímá nepříjemné vibrace vnitřního zařízení bytu a drnčení oken.

Varianty 1 a 2 a 3

Potenciálními zdroji vibrací, které mohou narušovat faktory pohody a ovlivňovat statiku, jsou zejména stavební práce a provoz těžkých nákladních vozidel. Výraznější projev vibrací lze obecně očekávat do vzdálenosti řádově jednotek, výjimečně desítek metrů od osy komunikace.

EKORA s.r.o.
Sinkulova 48/329, 140 00 Praha 4; tel./fax.: +420 267 914 573; www.ekora.cz

Větší riziko ovlivnění obyvatelstva vibracemi je u varianty 2, která prochází více zalidněným územím.

Období výstavby

V období výstavby mohou vibrace vznikat zejména činností těžkých stavebních strojů, resp. použitím speciálních technologií (ražení pilotů). Dále mohou vznikat v souvislosti s průjezdy těžkých nákladních automobilů (dopravní obsluhy staveniště) obytnou zástavbou.

Období provozu

Vznik vibrací z provozu navrhované rychlostní silnice, který by měl vliv na obytnou zástavbu se nepředpokládá.

ZÁŘENÍ RADIOAKTIVNÍ, ELEKTROMAGNETICKÉ

Varianty 1 a 2 a 3

V souvislosti s plánovanou výstavbou a provozem po rychlostní silnici se u žádné z posuzovaných variant neočekávají negativní projevy radioaktivních a elektromagnetických jevů.

C. ÚDAJE O STAVU ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ V DOTČENÉM ÚZEMÍ

C. I. Výčet nejzávažnějších environmentálních charakteristik dotčeného území

C. I. 1. Územní systém ekologické stability, významné krajinné prvky

V zákoně č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů, je územní systém ekologické stability krajiny (ÚSES) definován jako vzájemně propojený soubor přirozených i pozměněných, avšak přírodě blízkých ekosystémů, které udržují přírodní rovnováhu. ÚSES má za cíl zajišťovat uchování a reprodukci přírodního bohatství, příznivé působení na okolní méně stabilní části krajiny a vytvoření základů pro mnohostranné využívání krajiny.

EKORA s.r.o.
Sinkulova 48/329, 140 00 Praha 4; tel./fax.: +420 267 914 573; www.ekora.cz

Základními pojmy používanými v souvislosti s ÚSES jsou biocentrum a biokoridor, které jsou je definovány vyhláškou č. 395/1992 Sb. (prováděcí vyhláška k zákonu č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny).

Biocentrum (BC) je biotop nebo soubor biotopů v krajině, které svým stavem a velikostí umožňuje trvalou existenci přirozeného či pozměněného, avšak přírodě blízkého ekosystému.

Biokoridor (BK) je území, které neumožňuje rozhodující části organismů trvalou dlouhodobou existenci, avšak umožňuje jejich migraci mezi biocentry, a tím vytváří z oddělených biocenter síť.

Podle významu jednotlivých segmentů skládajících tento systém dělíme ÚSES na nadregionální (NRBK, NRBC), regionální (RBK, RBC) a lokální (LBK, LBC).

Podkladem pro popis prvků ÚSES v řešeném území byla platná územně plánovací dokumentace a vrstva přírodních limitů Krajského úřadu Jihomoravského a Zlínského kraje. Základní kostru ÚSES v posuzovaném území tvoří nadregionální a regionální prvky ÚSES, využívající především údolí vodních toků a přírodně cennější části krajiny. U lokálních (místní) segmentů ÚSES je možné případné střety nejsnáze eliminovat.

Plánovaná rychlostní silnice, jako výrazný liniový prvek v krajině, bude protínat liniové skladebné součásti ÚSES. Zasáhne také do dvou regionálních a několika lokálních biocenter.

V následujícím textu jsou v souladu se zadáním této studie řešeny pouze varianty 1 a 2 (pro variantu 3 nejsou k dispozici od zadavatele bližší údaje).

C.I.1.1. ÚSES

Varianta 1

Tabulka C. 1 : *Střety s prvky ÚSES*

úsek	prvek ÚSES	střet
km 3,470	NRBK 142	křížení mostem (délka 117 m)
km 3,000 – 4,190	RBC 103 Pod Dubovou	souběh cca 20 – 50 m od hranice RBC
km 4,780 – 6,520	NRBK 142	souběh cca 10 – 100 m od hranice NRBK
km 7,100	NRBK 141	křížení estakádou (délka 767 m)
km 24,390	RBK 142	křížení mostem (délka 43,5) v místě křížení se silnicí II/427
km 33,050	RBK 136	křížení mostem (délka 5,8 m)
km 34,000 – 34,830	RBC Váté písky u Bzence	průchod v zářezu (hloubka cca 3 – 4,5 m), v km 34,050 ekomost (délka 32,5 m)
km 35,800 – 36,360	RBK 134	dvojnásobné křížení a těsný souběh, v km 35,982 most přes silnici II/426 (délka 51,5 m)
km 36,360 – 37,420	RBK 134	souběh cca 70 – 90 m od hranice RBK
km 37,420 – 39,860	RBK 134	souběh cca 60–70 m od hranice RBK, v km 37,577 ekomost (délka 64,8 m)

EKORA s.r.o.
Sinkulova 48/329, 140 00 Praha 4; tel./fax.: +420 267 914 573; www.ekora.cz

km 39,860 – 40,820	RBC Koryto	průchod J okrajem, silnice je vedena v zářezu (hloubka cca 1 m), před a za mostem v násypu (výška cca 3 m), v km 40,346 most (délka 21,5 m)
km 40,820 – 44,500	RBK 133	souběh cca 60 m od hranice
km 44,530	RBK 133	křížení, silnice je vedena v zářezu (hloubka cca 9,5 m)

Nadregionální biokoridor 142 je veden údolní nivou řeky Moravy, ve svém průběhu má 2 osy – jednu s cílovými nivními a druhou s cílovými vodními ekosystémy. Stavba kříží biokoridor v úseku vymezeném podél řeky Moravy. V úseku km 4,780 – 6,520 vede stavba v těsném souběhu s biokoridorem podél řeky Moravy.

Nadregionální biokoridor 141 propojuje dva lesní komplexy, NRBC 94 Buchlovské lesy na západě a NRBC 100 Spálený na východě. Biokoridor prochází přes zemědělské pozemky, krajem zahrádek zástavby Napajedel, zalesněnou strží, po křížení železniční tratě a stávající silnice I/55 prochází přes louku směrem na RBC Prusinky. Záměr kříží biokoridor v místě jeho křížení se stávající I/55 a železniční tratí.

Regionální biocentrum 103 Pod Dubovou leží na nadregionálním biokoridoru 142. Jedná se o biocentrum k založení, jehož hranice je vedena podél stávající I/55. V současnosti převládají agrocenózy, podél řeky Moravy jsou břehové porosty. Cílovým stavem jsou lužní ekosystémy.

Regionální biokoridor 142 Nedakonice – Předměstský les spojuje RBC Nedakonice a RBC Předměstský les. V dotčeném úseku je veden po zemědělských pozemcích a je křížen v místě průchodu přes silnici II/427.

Regionální biokoridor 136 Olšiny – Zárazický výkaz je složený biokoridor k založení. Je vymezen částečně na lesních pozemcích, částečně na orné půdě a spojuje RBC Olšiny a RBC Zarazický výkaz. V místě křížení se stavbou je biokoridor veden podél Bzeneckého potoka.

Regionální biocentrum 13 Váté písky u Bzence je tvořeno PP Vojenské cvičiště Bzenec a navazujícím lesním porostem borovice lesní. Biocentrum je umístěno mezi RBK 134 a RBK 135. Stavba prochází přes biocentrum od severu k jihu v místě borovicové monokultury a zároveň zasáhne jihovýchodní cíp PP Vojenské cvičiště Bzenec.

Regionální biokoridor 134 Koryto – Váté písky u Bzence je vymezen po obou stranách železniční tratě, součástí je NPP Váté písky. Biokoridor propojuje RBC Koryto a RBC Váté písky u Bzence. Stavba biokoridor dvojnásobně kříží a poté vede v souběhu cca 70 – 90 m od něj.

Regionální biocentrum 16 Koryto leží při železniční trati v prostoru NPP Váté písky a lesního porostu tvořeného převážně monokulturou borovice lesní. Biocentrum je umístěno mezi RBK 133 a RBK 134. Stavba prochází jižním okrajem RBK.

Regionální biokoridor 133 Pánov– Koryto je vymezen po obou stranách železniční tratě, součástí je NPP Váté písky. Biokoridor propojuje RBC Pánov a RBC Koryto. Silnice vede v souběhu s biokoridorem cca 60 m od jeho hranice a v km 44,530 ho kříží.

EKORA s.r.o.
Sinkulova 48/329, 140 00 Praha 4; tel./fax.: +420 267 914 573; www.ekora.cz

Varianta 2A

Tabulka C.2: *Střety s prvky ÚSES*

úsek	prvek ÚSES	střet
km 3,470	NRBK 142	křížení mostem (délka 117 m)
km 3,000 – 4,190	RBC 103 Pod Dubovou	souběh
km 4,780 – 6,520	NRBK 142	souběh
km 7,100	NRBK 141	křížení estakádou (délka 767 m)
km 20,610	NRBK 142	křížení mostem (délka 117 m)
km 27,400	RBK 145	křížení, silnice je vedena v zářezu, v km 27,408 je most na polní cestě přes R 55 (délka 58 m)
km 55,170	NRBK 142 nivní	křížení mostem (délka 117 m)
km 55,240	NRBK 142 vodní osa	křížení mostem (délka 117 m)

Nadregionální biokoridor 142 je veden údolní nivou řeky Moravy, ve svém průběhu má 2 osy – jednu s cílovými nivními a druhou s cílovými vodními ekosystémy. Stavba kříží biokoridor ve třech místech v úsecích vymezených podél řeky Moravy a v jednom místě nivní osy. V úseku km 4,780 – 6,520 vede stavba v těsném souběhu s biokoridorem podél řeky Moravy.

Regionální biocentrum 103 Pod Dubovou leží na nadregionálním biokoridoru 142. Jedná se o biocentrum k založení, jehož hranice je vedena podél stávající I/55. V současnosti převládají agrocenózy, podél řeky Moravy jsou břehové porosty. Cílovým stavem jsou lužní ekosystémy.

Nadregionální biokoridor 141 propojuje dva lesní komplexy, NRBC 94 Buchlovské lesy na západě a NRBC 100 Spálený na východě. Biokoridor prochází přes zemědělské pozemky, krajem zahrádek zástavby Napajedel, zalesněnou strží, po křížení železniční tratě a stávající I/55 a železniční tratí.

Regionální biokoridor 145 Kolébky – Hluboček propojuje RBK Kolébky a NRBK Hluboček. Jedná se o biokoridor k založení.

Varianta 2B

Tabulka C.3: *Střety s prvky ÚSES*

úsek	prvek ÚSES	střet
km 5,270	NRBK 141	křížení estakádou (délka 258 m)
km 22,230	RBK 145	křížení estakádou (délka 124 m)
km 51,350	NRBK 142 nivní osa	křížení mostem (délka 117 m)
km 51,420	NRBK 142 vodní osa	křížení mostem (délka 117 m)

EKORA s.r.o.
Sinkulova 48/329, 140 00 Praha 4; tel./fax.: +420 267 914 573; www.ekora.cz

Nadregionální biokoridor 141 propojuje dva lesní komplexy, NRBC 94 Buchlovské lesy na západě a NRBC 100 Spálený na východě. Biokoridor prochází přes zemědělské pozemky, krajem zahrádek zástavby Napajedel, zalesněnou strží, po křížení železniční tratě a stávající silnice I/55 prochází přes louku směrem na RBC Prusinky. V místě křížení se stavbou je biokoridor veden podél Pohořelického potoka.

Regionální biokoridor 145 Kolébky – Hluboček propojuje RBK Kolébky a NRBK Hluboček. Jedná se o biokoridor k založení.

Nadregionální biokoridor 142 je veden údolní nivou řeky Moravy, ve svém průběhu má 2 osy – jednu s cílovými nivními a druhou s cílovými vodními ekosystémy. Stavba kříží biokoridor v jeho vodní i nivní ose.

U **Varianty 1** dochází k přímému střetu s nadregionálními, regionálními biokoridory a regionálními biocentry. Trasa celkově kříží na *2 místech NRBK*. V 1. případě (NRBK 142 – nivní a vodní osa) se jedná o řeku Moravu, která je křížena dostatečně dimenzovaným mostním objektem tak, aby byly zachovány nezbytné parametry průchodnosti. Ve 2. případě (NRBK 141) bude biokoridor křížen estakádou, která v území nebude vytvářet větší bariéru než v současnosti, kde v místě křížení prochází železniční trať s protihlukovými opatřeními a stávající silnice I/55. Regionální biokoridory jsou kříženy celkem na 5 místech. RBK 142 a RBK 136 jsou biokoridory k založení a jsou kříženy mostními objekty. RBK 133 a RBK 134 jsou vedeny Bzeneckou Doubravou podél železniční tratě a podél navrhované silnice a jsou kříženy na 3 místech. V tomto úseku je na trase navržen ekomost a 3 mosty přes lesní cesty a vodní tok,
které by měly zajišťovat průchodnost území. Trasa prochází 2 regionálními biocentry. Obě biocentra jsou v místě průchodu tvořena borovicovými monokulturami, v 1. případě je navržen ekomost, v 2. případě most přes lesní cestu s parametry pro zachování průchodnosti území.

U **varianty 2A** dojde k přímému střetu s nadregionálními a regionálními biokoridory. Nadregionální biokoridory jsou kříženy celkem na 4 místech. V případě NRBK 142 a NRBK 141 se jedná o stejný střet jako u varianty ŘSD. NRBK 142 je trasou křížen ještě na 2 místech. Ve všech případech (NRBK 142) jde o křížení vodní a nivní osy biokoridoru řeky Moravy, dostatečně nadimenzovanými mostními objekty. Varianta 2A také kříží 1 regionální biokoridor k založení, v současnosti se jedná o ornou půdu.

Varianta 2B kříží na 3 místech nadregionální biokoridory a 1 regionální biokoridor. NRBK 141 je křížen estakádou, která nebude vytvářet v území bariéru. U NRBK 142 je křížena vodní i nivní osa společným mostním objektem. Regionální biokoridor je křížen v 1 případě dostatečně nadimenzovaným mostním objektem.

Vzhledem k charakteru reliéfu a celkovému počtu křížení vychází varianty 1 i 2 z hlediska vlivu na ÚSES stejně.

EKORA s.r.o.
Sinkulova 48/329, 140 00 Praha 4; tel./fax.: +420 267 914 573; www.ekora.cz

C.I.1.2. Významné krajinné prvky

Varianta 1

***Tabulka C.4:** Střety s významnými krajinnými prvky „ze zákona“*

úsek	k.ú.	název	střet
km 3,480	Napajedla	vodní tok Morava	křížení mostem (délka 117,0 m)
km 4,160	Napajedla	slepé rameno řeky Moravy	křížení mostem (délka 11,8 m)
km 4,890	Napajedla	bezejmenný vodní tok	křížení
km 9,660	Spytihněv	vodní tok Vrbka	křížení mostem (délka 33,2 m)
km 9,810	Babice	bezejmenný vodní tok	křížení
km 11,380	Babice	Kudlovický potok	křížení mostem (délka 21,5 m)
km 12,130	Sušice	Jankovický potok	křížení mostem (délka 27,8 m)
km 13,510 – 13,580	Huštěnovice	les	průchod trasy středem, silnice je vedena v násypu (výška cca
km 14,090	Huštěnovice	Jalubský potok	křížení mostem (délka 41,5 m)
km 16,840	Staré Město	vodní tok Salaška	křížení mostem (délka 96,0 m)
km 20,440	Staré Město	Zlechovský potok	křížení mostem (délka 52,5 m)
km 23,490	Nedakonice	vodní tok Dlouhá řeka	křížení mostem (délka 61,5 m)
km 25,380	Polešovice	Polešovický potok	křížení mostem (délka 51,5 m)
km 27,190	Polešovice	bezejmenný vodní tok	křížení
km 27,650	Moravský Písek	Kladichovský potok	křížení mostem (délka 56,0 m)
km 28,510 – 28,600	Moravský Písek	les	trasa prochází okrajem porostu v násypu (výška cca 3 m)
km 28,770	Moravský Písek	Domanínský potok	křížení mostem (délka 12,0 m)
km 30,290 – 31,490	Bzenec, Moravský Písek	lesní komplex Hrubý Háj	průchod porostem, silnice je vedena v násypu (výška cca 1,8m)
km 32,890	Bzenec	vodní tok Syrovinka	křížení estakádou (délka 117 m)
km 33,050	Bzenec	Bzenecký potok	křížení mostem (délka 5,8 m)
km 33,170 – 46,060	Bzenec	lesní komplex	průchod okrajovou částí, silnice kopíruje terén
km 43,310	Rohatec	Ratíškovický potok	křížení mostem (délka 27,3 m)
km 43,430	Rohatec	Ratíškovický potok	křížení mostem (délka 27,3 m)
km 45,570	Rohatec	vodní tok Járek	křížení mostem (délka 21,5 m)
km 45,560 – 45,580	Rohatec	rybník	trasa prochází okrajovou částí rybníka na mostě (délka 21,5 m)
km 47,640 – 47,670	Rohatec	les	průchod, v km 47,67 most (délka 55,0 m)
km 47,670	Rohatec	vodní tok Olšička	křížení mostem (délka 55,0 m)

EKORA s.r.o.
Sinkulova 48/329, 140 00 Praha 4; tel./fax.: +420 267 914 573; www.ekora.cz

Varianta 2A

Tabulka C.5: *Střety s významnými krajinnými prvky „ze zákona“*

úsek	k.ú.	název	střet
km 3,480	Napajedla	vodní tok Morava	křížení mostem (délka 117,0 m)
km 4,160	Napajedla	slepé rameno řeky Moravy	křížení mostem (délka 11,8 m)
km 4,890	Napajedla	bezejmenný vodní tok	křížení
km 9,660	Spytihněv	vodní tok Vrbka	křížení mostem (délka 33,2 m)
km 9,810	Babice	bezejmenný vodní tok	křížení
km 11,380	Babice	Kudlovický potok	křížení mostem (délka 21,5 m)
km 12,130	Sušice	Jankovický potok	křížení mostem (délka 27,8
km 13,510–13,580	Huštěnovice	les	průchod trasy středem, silnice je vedena v násypu (výška cca 5 m)
km 14,060	Staré Město	Jalubský potok	křížení mostem (délka 41,5 m)
km 16,210	Staré Město	vodní tok Salaška	křížení mostem (délka 16,5 m)
km 16,290	Staré Město	bezejmenný vodní tok	křížení mostem (délka 55,0 m)
km 20,620	Staré Město	vodní tok Morava	křížení mostem (délka 117,0 m)
km 20,670–21,030	Kunovice	les	trasa tečuje okraj porostu, silnice je vedena v násypu
km 23,190	Kunovice	vodní tok Olšava	křížení estakádou (délka 124,0 m)
km 24,950	Kunovice	bezejmenný vodní tok	křížení mostem (délka 87,0 m)
km 25,510	Kunovice	vodní tok Petříkovec	křížení estakádou (délka 262,0 m)
km 28,770–28,840	Kunovice	les	průchod okrajovou částí na mostě (délka 87,0 m)
km 28,820	Kunovice	Chylický potok	křížení mostem (délka 87,0 m)
km 29,140	Kunovice	bezejmenný vodní tok	křížení mostem (délka 87,0 m)
km 32,690	Uherský Ostroh–Ostrožské Předměstí	vodní tok Okluky	křížení mostem (délka 32,0 m)
km 34,730–34,800	Milokošť	lesní porost	průchod, část trasy v násypu, část na mostě (délka 55,0 m)
km 34,770	Milokošť	vodní tok Svodnice	křížení mostem (délka 55,0 m)
km 42,790	Vnorovy	vodní tok Velička	křížení mostem (délka 55,0 m)
km 43,860	Strážnice	vodní tok Růsovec	křížení mostem (délka 31,5 m
km 47,570	Strážnice	vodní tok Radějovka	křížení mostem (délka 55,0 m)
km 48,800	Petrov	vodní tok Hraniční odpad	křížení mostem (délka 31,5 m)
km 52,050–52,080	Sudoměřice	les	průchod okrajovou částí
km 52,970	Sudoměřice	vodní tok Radějovka	křížení mostem (délka 74,0 m)
km 54,120	Sudoměřice	bezejmenný vodní tok	křížení mostem (délka 87,0 m)
km 55,240	Rohatec	vodní tok Morava	křížení mostem (délka 117,0 m)
km 55,520–55,560	Rohatec	les	trasa porostem prochází v násypu (výška cca 5,5 m)
km 56,710	Rohatec	vodní tok Járek	křížení estakádou (délka 227,0 m)
km 56,790–57,340	Rohatec	les	trasa porostem prochází v násypu (výška cca 5 m)
km 58,890–58,940	Rohatec	les	trasa porostem prochází po terénu
km 58,920	Rohatec	vodní tok Olšička	křížení mostem (délka 55,0 m)

EKORA s.r.o.
Sinkulova 48/329, 140 00 Praha 4; tel./fax.: +420 267 914 573; www.ekora.cz

Varianta 2B

Tabulka C.6: *Střety s významnými krajinnými prvky „ze zákona“*

úsek	k.ú.	název	střet
km 5,280	Napajedla	vodní tok Pohořelický potok	křížení estakádou (délka 258,0 m)
km 5,700–5,740	Napajedla	les	trasa prochází okrajovou částí v mírném zářezu
km 8,000	Napajedla	vodní tok Burava	křížení mostem (délka 55,0
km 8,610	Topolná	bezejmenný vodní	křížení mostem (délka 55,0
km 9,750	Topolná	bezejmenný vodní tok	křížení mostem (délka 16,5 m)
km 10,460	Topolná	vodní tok Březnice	křížení mostem (délka 50,0 m)
km 13,040	Kněžpole	bezejmenný vodní tok	křížení mostem (délka 16,5 m)
km 14,160	Jarošov u Uherského Hradiště	bezejmenný vodní tok	křížení estakádou (délka 121,5 m)
km 14,640	Jarošov u Uherského Hradiště	bezejmenný vodní tok	křížení estakádou (délka 266,0 m)
km 14,580–14,670	Jarošov u UherskéhoHradiště	les	průchod na estakádě (délka 266,0 m)
km 19,270	Kunovice	vodní tok Olšava	křížení mostem (délka 74,0 m)
km 22,180–22,320	Kunovice	les	průchod okrajovou částí v násypu (výška cca 4,5m), v km 22,5
km 22,230	Kunovice	bezejmenný vodní tok	křížení
km 23,170	Kunovice	vodní tok Petříkovec	křížení estakádou (délka 122,0 m)
km 24,050	Kunovice	Chylický potok	křížení mostem (délka 73,5 m)
km 25,100	Ostrožská Nová Ves	bezejmenný vodní tok	křížení mostem (délka16,5 m)
km 28,870	Uherský Ostroh–Ostrožské Předmě	vodní tok Okluky	křížení mostem (délka 32,0 m)
km 30,310–30,980	Milokošť	les	Průchod, silnice je vedena v násypu (výška cca 1-5 m)
km 30,950	Milokošť	vodní tok Svodnice	křížení mostem (délka 55,0 m)
km 38,970	Vnorovy	vodní tok Velička	křížení mostem (délka 55,0 m)
km 40,040	Vnorovy	vodní tok Růsovec	křížení mostem (délka 31,5 m)
km 43,750	Strážnice	vodní tok Radějovka	křížení mostem (délka 55,0 m)
km 44,980	Petrov	vodní tok Hraniční	křížení mostem (délka 31,5 m)
km 48,230–48,250	Sudoměřice	les	trasa prochází okrajem porostu
km 49,150	Sudoměřice	vodní tok Radějovka	křížení mostem (délka 74,0 m)
km 50,300	Sudoměřice	bezejmenný vodní tok	křížení mostem (délka 87,0 m)
km 51,420	Rohatec	vodní tok Morava	křížení mostem (délka 117,0 m)
km 51,700–51,770	Rohatec	les	průchod v násypu(výška cca 4,8 m)
km 52,910	Rohatec	vodní tok Járek	křížení estakádou(délka 227,0 m)
km 52,970–53,520	Rohatec	les	průchod estakádou (délka 227,0 m) a v násypu
km 5,070–55,120	Rohatec	les	průchod, silnice je vedena po terénu
km 55,100	Rohatec	vodní tok Olšička	křížení mostem (délka 55,0 m)

EKORA s.r.o.
Sinkulova 48/329, 140 00 Praha 4; tel./fax.: +420 267 914 573; www.ekora.cz

Varianta 1 se dostává celkem do 27 střetů s významnými krajinnými prvky ze zákona. Převážně se jedná o křížení vodních toků a jejich břehových porostů. Nejzávažnějším střetem je průchod silnice přes lesní komplex Bzenecká Doubrava. Závažnost je zde dána rozsahem střetu – vykácení cca 80 ha lesa. Vliv tohoto střetu je ovšem hodnocen jako přijatelný, neboť zásah do tohoto VKP nesnižuje jeho ekostabilizující funkci (vykáceno bude necelé 1% z celého lesa). U dalších střetů s VKP také nedojde ke snížení jejich ekostabilizující funkce (většinou se jedná o vodní toky s břehovými porosty).

Varianta 2A se dostává celkem do 35 střetů s významnými krajinnými prvky ze zákona. Převážně se jedná o křížení vodních toků, jejich břehových porostů a menších lesních porostů. Větší lesní celky budou dotčeny pouze jižně od Starého Města. Střety lze zhodnotit jako přijatelné.

Varianta 2B se dostává celkem do 32 střetů s významnými krajinnými prvky ze zákona. Převážně se jedná o křížení vodních toků, jejich břehových porostů a menších lesních porostů, stejně jako u varianty P. Větší lesní celky nebudou dotčeny, střet lze zhodnotit jako přijatelný.

I když kvantitativně, podle počtu střetů, vychází nejlépe varianta 1, vzhledem k charakteru střetu v lesním komplexu Bzenecké Doubravy vycházejí mírně lépe varianty 2A a 2B.

C.I.2. Natura 2000

Natura 2000 je definována v části čtvrté zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny. Je tvořena soustavou lokalit chránících nejvíce ohrožené druhy rostlin, živočichů a přírodní stanoviště (např. rašeliniště, skalní stepi, horské smrčiny apod.) na území EU. Soustavu Natura 2000 tvoří „**Evropsky významné lokality (EVL)**“ a „**Ptačí oblasti (PO)**“.

Varianta 1

V koridoru varianty 1 se nachází dvě lokality zařazené do soustavy Natura 2000. Je to **ptačí oblast** (PO) **Bzenecká Doubrava – Strážnické Pomoraví** a lokalita **Váté písky**, kterou neprotíná, ale pouze míjí, a která je zařazená do seznamu **evropsky významných lokalit** (EVL).

Tabulka C.7: *Střety s prvky soustavy Natura 2000*

úsek	Natura 2000	střet
km 32,880 - 44,610	PO Bzenecká Doubrava – Strážnické Pomoraví	prochází střední částí od S k JV, silnice je pro většinu trasy vedena po terénu
km 37,390 - 42,820	EVL Váté písky	prochází cca 60m od hranice lokality

EKORA s.r.o.
Nad Opatovem 2140, 149 00 Praha 4; tel./fax.: +420 267 914 573; www.ekora.cz

Rychlostní silnice prochází v km 32,880 – 44,610 střední částí **PO Bzenecká Doubrava – Strážnické Pomoraví**. V tomto úseku je silnice vedena přes lesní komplex borovicové monokultury s velmi chudým podrostem, kde převažuje třtina křovištní. Jedná se o biotop s výskytem zejména lelka lesního a skřivana lesního, dvou druhů tvořících předmět ochrany PO. Na základě stanoviska EIA z června 2006 se proto počítá s výstavbou tubusu (varianta 1B, resp. 1D) délky cca 12 km, který by měl ochránit ptáky, zejména lelka lesního a skřivana lesního, před střety s projíždějícími automobily. Druhá efektivní možnost jak řešit ochranu zmíněných ptáků je vést komunikaci touto oblastí v podzemním tunelu (varianta 1C).

V km 37,390 – 42,820 vede záměr v souběhu s **EVL Váté písky**, cca 100 m od její hranice. K přímému zásahu do lokality nedojde a vzhledem k zakrytí rychlostní silnice budou i nepřímé vlivy eliminovány. Varianta 1 přímo neovlivňuje žádné jiné evropsky významné lokality (EVL).

Varianta 2A

Tabulka C.8: *Střety s prvky soustavy Natura 2000*

úsek	Natura 2000	střet
km 20,580 – 21,040	EVL Nedakonický les	prochází S výběžkem, silnice je vedena v násypu (výška cca 6–8 m) a kříží řeku Moravu mostem (délka 117 m)
km 52,940 – 55,190	PO Bzenecká Doubrava –	prochází J okrajem oblasti, silnice je vedena po násypu (výška cca 4 m)
km 52,930 – 53,010	EVL Strážnicko	kříží Radějovku na mostě (délka 74,0 m)

Rychlostní silnice prochází v km 20,580 – 21,040 severním výběžkem **EVL Nedakonický les** (předmětem ochrany je hořavka duhová, která obývá především stojaté či málo proudící vody, mrtvá ramena, zátoky řek, zavodňovací kanály). V tomto úseku EVL tvoří řeka Morava a navazující lesní porost s převahou dubu, lípy, olše a topolu.

V km 52,940 – 55,190 prochází silnice jižním okrajem **PO Bzenecká Doubrava – Strážnické Pomoraví**. V této části se jedná o průchod přes zemědělské pozemky a křížení liniové zeleně podél cest nebo vodních toků. Jedná se o biotopy motáka pochopa, čápa bílého a strakapouda jižního – druhů tvořících předmět ochrany PO. Zároveň v km 52,930 – 53,010 kříží silnice vodní tok Radějovku, podél níž je vymezena **EVL Strážnicko**. Jedná se o biotop bobra evropského a ohniváčka černočárého, kteří jsou předmětem ochrany této EVL.

Varianta 2B

Tabulka C.9: *Střety s prvky soustavy Natura 2000*

úsek	Natura 2000	střet
km 49,130 - 51,380	PO Bzenecká Doubrava – Strážnické Pomoraví	prochází J okrajem oblasti, silnice je vedena po násypu (výška cca 4 m)
km 49,120 – 49,200	EVL Strážnicko	kříží Radějovku na mostě (délka 74,0 m)

EKORA s.r.o.
Sinkulova 48/329, 140 00 Praha 4; tel./fax.: +420 267 914 573; www.ekora.cz

V km 49,130 – 51,380 prochází silnice jižním okrajem **PO Bzenecká Doubrava - Strážnické Pomoraví**. V této části se jedná o průchod přes zemědělské pozemky a křížení liniové zeleně podél cest nebo vodních toků. Jedná se o biotopy motáka pochopa, čápa bílého a strakapouda jižního - druhů tvořících předmět ochrany PO.

Zároveň v km 49,120 – 49,200 kříží vodní tok Radějovku, podél níž je vymezena **EVL Strážnicko**. Jedná se o biotop bobra evropského a ohniváčka černočárého, kteří jsou předmětem ochrany této EVL.

Varianta 3

V koridoru varianty 3 se nachází lokalita zařazená do soustavy Natura 2000. Je to **ptačí oblast** (PO) **Bzenecká Doubrava – Strážnické Pomoraví.** Dále se vymezený koridor přibližuje na vzdálenost cca 250 m lokalitě **Váté písky**, která je zařazená do seznamu **evropsky významných lokalit** (EVL).

Tabulka C.10: *Střety s prvky soustavy Natura 2000*

úsek	Natura 2000	střet
km 32,880 - 44,610	PO Bzenecká Doubrava – Strážnické Pomoraví	prochází střední částí od S k JV, silnice je pro většinu trasy vedena po terénu
km 37,390 - 42,820	EVL Váté písky	prochází cca 250 m od hranice lokality

Rychlostní silnice procházív této variantě střední částí **PO Bzenecká Doubrava – Strážnické Pomoraví**. V tomto úseku je silnice vedena přes lesní komplex borovicové monokultury s velmi chudým podrostem, kde převažuje třtina křovištní. Jedná se o biotop s výskytem zejména lelka lesního a skřivana lesního, dvou druhů tvořících předmět ochrany PO.

Varianta 1 se dostává do střetu s 1 prvkem soustavy Natura 2000. Prochází PO Bzenecká Doubrava – Strážnické Pomoraví v délce cca 11,7 km přibližně v souběhu s železniční tratí ČD č. 330 Břeclav – Přerov. Trasa prochází přes celou ptačí oblast od severu k jihu, je vedena v dopravním koridoru tvořeném železniční tratí, technické řešení této varianty (zakrytí silnice ve variantách 1B, 1D, resp. zahloubení do tunelu – 1C) je navrženo tak, aby omezovalo významné negativní vlivy na předměty ochrany.

Posouzení subvarianty 1B (zároveň i nově zařazené subvarianty 1D) bylo provedeno v rámci zpracování a následného posouzení dokumentace vlivů na životní prostředí, v rámci něhož bylo autorizovanou osobou (RNDr. P. Blahník) zpracováno podrobné posouzení vlivů záměru na soustavu Natura 2000 ve smyslu §45i zákona č.114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny (ZOPK), v platném znění. Z uvedeného **posouzení (RNDr. P. Blahník, 2006) vyplývá, že navrhované řešení je** s ohledem na rozlohu PO, která zajišťuje dostatek vhodných biotopů pro předmět ochrany PO, a s ohledem na skutečnost, že předmětem ochrany PO jsou ptáci, pro které nevytváří silnice bariéru a nefragmentuje jejich prostředí, **přijatelné**.

EKORA s.r.o.
Sinkulova 48/329, 140 00 Praha 4; tel./fax.: +420 267 914 573; www.ekora.cz

Tento závěr posudku RNDr. Blahníka je však v zásadním rozporu se závěry „Vyhodnocení variant záměru výstavby rychlostní silnice R55 z hlediska naplňování cílů směrnice Rady č. 92/43/EHS a Směrnice Rady 79/409 EHS“, zpracované prof. RNDr. V. Bejčkem (09/2008) na základě výzvy MŽP. **Ve studii prof. Bejčka je uvedená varianta vyhodnocena jako nepřijatelná**, a to z hlediska dopadu na předměty ochrany PO Bzenecká Doubrava – Strážnické Pomoraví, konkrétně na lelka lesního a skřivana lesního. U obou uvedených druhů byl prof. Bejčkem na základě velmi spolehlivých podkladů terénního šetření **vyhodnocen vliv jako výrazně negativní, tedy negativní vliv dle odst. 9 §45i ZOPK, jenž vylučuje realizaci záměru** (resp. záměr je možné realizovat pouze v určených případech dle odst. 9 a 10 §45i ZOPK). **Tento negativní vliv nelze dle závěrů studie prof. Bejčka eliminovat žádnými zmírňujícími opatřeními.**

Varianta 2A prochází 3 prvky soustavy Natura 2000. Jedná se o EVL Nedakonický les, kterou v místě křížení tvoří řeka Morava a Kunovický les, ten bude dotčen pouze okrajově. Řeku Moravu záměr překonává mostním objektem, který nezpůsobí fragmentaci, ani likvidaci biotopu v území. Střet se tedy jeví jako přijatelný. V případě 2. střetu se jedná o PO Bzenecká Doubrava – Strážnické Pomoraví. Ptačí oblastí záměr prochází v délce cca 2,3 km převážně po orné půdě. Vzhledem k tomu, že bude záměr veden v trase stávající silnice I/55 a druhům tvořícím zde předmět ochrany nedojde k fragmentaci ani významné likvidaci biotopů, jeví se zde záměr přijatelný. Trasa se také dostává do střetu s EVL Strážnicko, která je v dotčeném místě tvořena vodním tokem Radějovka a jeho břehovými porosty. Záměr kříží Radějovku mostním objektem, který nebude znamenat fragmentaci, pouze částečnou likvidaci biotopu. **Přesto lze střet vzhledem k charakteru EVL předběžně vyhodnotit jako přijatelný.**

U **varianty 2B** dochází ke střetu s 2 prvky soustavy Natura 2000. Jedná se o PO Bzenecká Doubrava – Strážnické Pomoraví a EVL Strážnicko. **Rozsah a přijatelnost střetů je obdobný jako u varianty 2A.**

Varianta 3 je dle závěrů studie prof. Bejčka **realizovatelná**, její vliv byl v rámci provedeného naturového hodnocení klasifikován jako mírně negativní, s tím, že tento **negativní vliv lze s velkou mírou pravděpodobnosti zmírňujícími opatřeními v rozhodující fázi provozu zcela eliminovat.**

Z hlediska zásahu a ovlivnění soustavy NATURA 2000 tak vychází dle studie prof. Bejčka Varianta 1 ve všech subvariantách jako nepřijatelná, varianty 2 a 3 jsou pak realizovatelné.

EKORA s.r.o.
Sinkulova 48/329, 140 00 Praha 4; tel./fax.: +420 267 914 573; www.ekora.cz

C.I.3. Ostatní chráněná území, CHKO, CHOPAV, přírodní parky

C.I.3.1. CHKO, CHOPAV

Varianta 1 neprochází přes žádné velkoplošné zvláště chráněné území.

Obě subvarianty varianty 2 protínají v délce cca 30 m **II. zónou CHKO Bílé Karpaty** (břehové porosty podél toku Radějovky).

V délce cca 7 km by obě subvarianty varianty 2 silnice R55 měly procházet územím **IV. zóny CHKO Bílé Karpaty**.

Obě varianty R55 v různé míře procházejí přes chráněnou oblast přirozené akumulace vod (CHOPAV) Kvartér řeky Moravy, nejdelší průchod má varianta 2A (délka je 11,9 km).

C.I.3.2. Přírodní parky

Varianta 1

V dotčeném území se nenachází žádný přírodní park.

Varianty 2A a 2B

Tabulka C.11: *Střety s přírodními parky*

úsek	přírodní park	střet
km 52,930 – 55,270	PP Strážnické Pomoraví	prochází JZ okrajem oblasti, silnice je vedena po násypu (výška cca 4 m)

V km 52,930 – 55,270 prochází silnice jihovýchodní okrajovou částí **PP Strážnické Pomoraví**. V této části se jedná o průchod přes zemědělské pozemky a křížení liniové zeleně podél cest nebo vodních toků.

Varianta 3

V dotčeném území se nenachází žádný přírodní park.

U **variant 1 a 3** nedochází ke střetu s přírodním parkem.

Střet u **varianty 2A** a **2B** je shodný. Jedná se o průchod přes PP Strážnické Pomoraví, ale jeho okrajovou částí v délce cca 2,3 km, takže lze předpokládat jen mírný negativní vliv.

EKORA s.r.o.
Sinkulova 48/329, 140 00 Praha 4; tel./fax.: +420 267 914 573; www.ekora.cz

C.I.4. Území historického, kulturního, nebo archeologického významu

Varianta 1

Z hlediska sídelní geografie náleží „kritické“ území varianty 1 v oblasti mezi Rohatcem a Moravským Pískem k tzv. starému sídelnímu území, které má pro osídlení příhodný georeliéf, režim vodních toků, geologické, pedologické i klimatické podmínky. Trvalá vazba pravěkých a středověkých komunit na tzv. staré sídelní území vzniká s převládnutím zemědělské výroby od epochy mladší doby kamenné (neolitu, počátek cca 6 000 let př.n.l.). Proto zde lze předpokládat vysokou koncentraci a kumulaci sídelních areálů (sídlišť, pohřebišť, výrobních míst apod.) z doby pravěku a středověku.

Jinde se varianta 1 se nedostává do střetu s památkami významu historického, kulturního nebo archeologického.

Varianta 2A

Tabulka C.12: *Střety s územím historického, kulturního nebo archeologického významu*

úsek	území	střet
km 44,000 – 51,050	BR Bílé Karpaty	prochází západní částí, silnice je vedena po terénu, místy vyrovnává terénní nerovnosti mírným násypem nebo zářezem

Trasa se dostává v km 44,000 – 51,050 do střetu s **Biosférickou rezervací Bílé Karpaty**, její hranice jsou shodné s CHKO Bílé Karpaty. Na většině dotčeného území se jedná o zemědělské pozemky a to o ornou půdu nebo vinice, kterými záměr prochází na tomto území v 1 případě. V trase je kříženo několik vodních toků a jejich břehové porosty.

Varianta 2B

Tabulka C.13: *Střety s územím historického, kulturního nebo archeologického významu*

úsek	území	střet
km 40,170 – 47,220	BR Bílé Karpaty	prochází západní částí, silnice je vedena po terénu, místy vyrovnává terénní nerovnosti mírným násypem nebo zářezem

Střet s **Biosférickou rezervací Bílé Karpaty** je shodný jako u varianty 2A, v *km 40,170 – 47,220* prochází převážně přes ornou půdu. V trase je kříženo několik vodních toků a jejich břehové porosty.

EKORA s.r.o.
Sinkulova 48/329, 140 00 Praha 4; tel./fax.: +420 267 914 573; www.ekora.cz

Varianta 3

Platí obdobné jako u varianty 1.

U **variant 1 a 3**nedochází k žádnému střetu.

Střet u **varianty 2A a 2B** je shodný. Jedná se o průchod přes BR Bílé Karpaty, ale její okrajovou částí v délce cca 7,1 km, proto k výrazně negativnímu vlivu nedojde.

C.I.5. Vliv na ovzduší a klima

Varianty 1, 2 a 3

Všechny navržené trasy rychlostní silnice neovlivní makroklimatické charakteristiky v dotčeném území.

Mezoklimatické poměry budou ovlivněny především konstrukčním řešením stavby (zářezy, násypy). Trasa rychlostní silnice prochází územím převážně po terénu nebo v mírných násypech nebo zářetech. Násypy, mostní objekty a zářezy lokálně zvýší drsnost aktivního povrchu. Při advekčním větrném počasí tak přispějí ke zvýšení zavírovanosti spodní části přízemní vrstvy atmosféry, a tím k přenosu škodlivin do vyšších vrstev atmosféry. Při radiačním počasí významně přesměrují až zastaví případné slabé mikrocirkulační proudy. S ohledem na hloubku zářezů a výšku násypů však toto působení bude malé. V úsecích vedení stavby v úrovni terénu bude mezoklima ovlivněno minimálně.

Žádná z variant nebude znamenat významnější negativní ovlivnění mezoklimatických poměrů.

C.I.6. Vliv na vodu

Varianta 1

Trasa silnice postupně kříží 20 vodních toků, 1 vodní nádrž a slepé rameno řeky Moravy. Trasa rychlostní silnice prochází 3 ochrannými pásmy vodního zdroje. Do CHOPAV Kvartér řeky Moravy trasa přímo zasahuje v 1 úseku, v některých úsecích je ale vedena v těsném souběhu s hranicí CHOPAV. Záplavovým územím řeky Moravy trasa prochází v km 3,420 – 7,100.

S výstavbou tunelu u varianty 1C je třeba vyloučit ovlivnění hladiny podzemní vody v širším území nivy Moravy zahloubením tunelu pouze nad hladinu podzemní vody.

Varianta 2A

Trasa silnice postupně kříží 26 vodních toků nebo melioračních kanálů a 1 slepé rameno řeky Moravy. Trasa rychlostní silnice prochází 2 ochrannými pásmy

EKORA s.r.o.
Sinkulova 48/329, 140 00 Praha 4; tel./fax.: +420 267 914 573; www.ekora.cz

vodního zdroje. Do CHOPAV Kvartér řeky Moravy přímo zasahuje ve 3 úsecích. Trasa bude procházet záplavovým územím řek Moravy, Olšavy, Okluky, Dyje a Veličky.

Varianta 2B

Trasa silnice postupně kříží 24 vodních toků nebo melioračních kanálů. Trasa rychlostní silnice prochází 2 ochrannými pásmy vodního zdroje. Do CHOPAV Kvartér řeky Moravy trasa přímo zasahuje ve 3 úsecích. Trasa bude procházet záplavovým územím řek Moravy, Olšavy, Okluky, Dyje a Veličky.

Varianta 3

Platí obdobné jako u varianty 1.

Celkově je možné říci, že z hlediska vlivů na podzemní a povrchové vody jsou nejvýhodnější varianty s celkovým zakrytím trasy, které nevyžadují v zimním období chemické ošetření popř. solení a vyžadují menší počet křížení vodotečí, to znamená subvarianty 1B, 1C, 1D a varianta 3.

C.I.7. Vliv na půdu

Varianta 1
prochází nejvíce přes zemědělské pozemky, které náleží do IV. třídy ochrany (31,8% trasy) ZPF a přes lesní pozemky (30,2 % trasy) v oblasti Bzenecké Doubravy. Výrazněji budou také dotčeny kvalitní půdy v I. třídě ochrany (19,2% trasy). Přestože I. třída ochrany umožňuje vyjmout půdy ze ZPF pouze výjimečně, vztahuje se výjimka právě také na liniové stavby zásadního významu.

Varianta 2A
prochází téměř celou trasou po zemědělských pozemcích, kde budou nejvíce dotčeny půdy *IV. (39,5% trasy) a I. třídy ochrany (25,7%)*. Lesní pozemky nebudou téměř dotčeny, jedná se pouze o rozlohou nevýznamné lesní celky (1,6%).

Varianta 2B
prochází také téměř výhradně po zemědělských pozemcích. Nejvíce bude dotčena *IV. třída ochrany (43,2% trasy)*, pak podobným procentem *I. (23,4) a II. třída ochrany (21,6)*. Lesní pozemky nebudou téměř dotčeny.

Varianta 3
Obdobná jako varianta 1 - prochází nejvíce přes zemědělské pozemky, které náleží do IV. třídy ochrany (31,8% trasy) ZPF a přes lesní pozemky (30,2 % trasy) v oblasti Bzenecké Doubravy. Výrazněji budou také dotčeny kvalitní půdy v I. třídě ochrany

EKORA s.r.o.
Sinkulova 48/329, 140 00 Praha 4; tel./fax.: +420 267 914 573; www.ekora.cz

(19,2% trasy). Přestože I. třída ochrany umožňuje vyjmout půdy ze ZPF pouze výjimečně, vztahuje se výjimka právě také na liniové stavby zásadního významu.

Vzhledem k charakteru a kvalitě lesní půdy a k významu zemědělské půdy v řešeném území, jako nejvhodnější vychází varianty 1 a 3. Také díky své délce má nejmenší zábor ZPF.

C.I.7. Vliv na suroviny a přírodní zdroje

Protože **varianta 1** prochází na většině území po povrchu nebo v mírných zářezech nebo násypech (vyjma varianty 1C – tunel), lze předpokládat, že *horninové prostředí nebude výrazněji dotčeno* a střet lze považovat za přijatelný. Větší násypy jsou jen v místech mostních objektů při křížení vodních toků nebo při mimoúrovňovém křížení s ostatními komunikacemi. Hluboké zářezy se vyskytují asi ve 2 úsecích u Starého Města a v úseku u Rohatce. Trasa přímo zasahuje do *1 výhradního ložiska nerostů*, *5 nevýhradních ložisek* a prochází *1 chráněným ložiskovým územím*.

U trasy **varianty 2A** se cca do km 36,000 střídají násypy a zářezy. Násypy mnohdy dosahují výšky 10 – 13 m, zářezy hloubky 6 – 9 m. Od km 36,000 prochází trasa na většině území po povrchu, výjimkou jsou vyšší násypy před mostními objekty při křížení vodních toků nebo při mimoúrovňovém křížení ostatních komunikací. V oblasti zářezů lze předpokládat mírné *ovlivnění horninového prostředí*, v ostatních úsecích lze považovat střet za přijatelný.Trasa zasahuje do *1 chráněného ložiskového území*.

Varianta 2B v prvním úseku (cca do km 25,000) prochází zvlněným terénem s násypy a zářezy o mocnosti cca 5 – 13 m (max. násyp cca 20 m, max. zářez cca 15 m). V úseku km 13,400 – 16,000 jsou plánované 2 tunely. Od km 25,000 prochází trasa rovinatým terénem po terénu nebo v mírných násypech nebo zářezech. V oblasti hlubokých zářezů a tunelových úseků lze předpokládat *ovlivnění horninového prostředí*, v ostatních úsecích lze považovat střet za přijatelný. Trasa přímo zasahuje do *1 chráněného ložiskového území*.

Vzhledem k členitosti reliéfu a technickému řešení jednotlivých variant, vychází nejlépe varianta 2A, neboť je vedena pouze povrchově a narozdíl od varianty 1 neprochází tolik chráněných území podle horního zákona.

C.I.8. Vliv na faunu, flóru a ekosystémy

Varianta 1

Silnice je ve většině své trasy situována v intenzivně využívané zemědělské krajině a směrově sleduje železniční trať Břeclav – Přerov.

EKORA s.r.o.
Sinkulova 48/329, 140 00 Praha 4; tel./fax.: +420 267 914 573; www.ekora.cz

Při výstavbě a provozu rychlostní silnice budou narušena nebo do jisté míry zničena významná stanoviště rostlin a živočichů, která jsou uvedena v následující tabulce. Jedná se o lesní porosty a vodní plochu, které jsou zároveň uvedeny ve střetech s VKP. Polní ekosystémy jsou druhově velice chudé a ekologicky málo cenné části krajiny.

Tabulka C.14: *Významná stanoviště rostlin a živočichů*

úsek	stanoviště	střet
km 4,160	slepé rameno řeky Moravy	křížení mostem (délka 11,8 m) téměř v místě stávající silnice I/55
km 30,300 – 31,490	lesní komplex Hrubý háj	trasa prochází porostem bez výrazných násypů a zářezů a rozděluje ho na 2 části
km 33,350 – 46,050	lesní komplex Bzenecká Doubrava	průchod okrajovou částí v souběhu s železniční tratí, silnice je vedena po terénu bez větších násypů a zářezů
km 47,670	vodní tok Olšička a břehový porost	trasa vodní tok kříží na mostě (délka 55,0 m)

Varianta 2A

Trasa silnice je vedena téměř v celé své délce po zemědělských pozemcích.

Při výstavbě a provozu rychlostní silnice budou narušena nebo do jisté míry zničena významná stanoviště rostlin a živočichů, která jsou uvedena v následující tabulce. Jedná se především o lesní porosty a některé vodní toky se svými břehovými porosty. Zemědělské pozemky jsou druhově velice chudé.

Tabulka C.15: *Významná stanoviště rostlin a živočichů*

úsek	stanoviště	střet
km 4,160	slepé rameno řeky Moravy	křížení mostem (délka 11,8 m) téměř v místě stávající silnice I/55
km 20,580 – 21,040	Kunovický les	trasa prochází okrajem porostu v násypu
km 34,770	vodní tok Svodnice a břehový porost	trasa vodní tok kříží na mostě (délka 55,0 m)
km 56,790 – 57,340	lesní porost u Rohatce	trasa porostem prochází v násypu
km 58,920	vodní tok Olšička a břehový porost	trasa vodní tok kříží na mostě (délka 55,0 m)

Varianta 2B

Trasa silnice je vedena téměř v celé své délce po zemědělských pozemcích.

Při výstavbě a provozu rychlostní silnice budou narušena nebo do jisté míry zničena významná stanoviště rostlin a živočichů, která jsou uvedena v následující tabulce. Jedná se především o lesní porosty a některé vodní toky se svými břehovými porosty, které jsou v intenzivně obhospodařované krajině ekologicky nejcennější části. Zemědělské pozemky jsou druhově velice chudé.

EKORA s.r.o.
Sinkulova 48/329, 140 00 Praha 4; tel./fax.: +420 267 914 573; www.ekora.cz

Tabulka C.16: *Významná stanoviště rostlin a živočichů*

úsek	stanoviště	střet
km 30,950	vodní tok Svodnice a břehový porost	trasa vodní tok kříží na mostě (délka 55,0 m)
km 56,790 -57,340	lesní porost u Rohatce	trasa porostem prochází v násypu
km 58,920	vodní tok Olšička a břehový porost	trasa vodní tok kříží na mostě (délka 55,0 m)

Varianta 3

Vzhledem k lokalizaci trasy platí obdobné jako u varianty 1.

Celkově lze říci, že z hlediska zastoupení biotopů prochází varianta 1 mnohem monotónnějším územím, ve kterém druhová diverzita není příliš velká (vyjma oblasti Bzenecké Doubravy). Varianta 2A a 2B jsou naopak vedeny členitým územím na rozhraní úvalu a vrchoviny, kde je zastoupena pestřejší škála biotopů s rozmanitější druhovou skladbou. Z tohoto pohledu vycházejí všechny varianty srovnatelně.

C. I. 9. Hustě zalidněná území, vliv na krajinu

Stavba daného rozsahu bude mít v době výstavby negativní vliv na obyvatelstvo a na jeho faktor pohody. U variant 1 a 3 se předpokládá menší negativní vliv, protože staveniště bude v řešeném úseku vzdáleno od lidských obydlí.

Konkrétní počet obyvatel v malé vzdálenosti od variant nebyl vyčíslen.

C.I.9.1. Území hustě zalidněná

Posuzovaný záměr nebude v žádné z variant procházet územím s vysokou hustotou zalidnění, i když stávající komunikační síť prochází dlouhodobě osídleným územím.

C.I.9.2. Území nadmíru zatěžovaná

V posuzovaném koridoru lze považovat za území nadmíru zatěžovaná vlivy z dopravy intravilány obcí přes které prochází stávající silnice I/55.

Pokud bude budování rychlostní silnice R55 ukončeno ve stavbě, 5508 dojde k významnému zvýšení dopravy nově v Moravském Písku a Bzenci.

C.I.9.3. Vliv na krajinu

Všechny 3 varianty budou v krajině znamenat zcela nový prvek.

EKORA s.r.o.
Sinkulova 48/329, 140 00 Praha 4; tel./fax.: +420 267 914 573; www.ekora.cz

Varianta 1

Prochází v dopravním koridoru podél železniční tratě Břeclav – Přerov rovinatým územím, převážně přes ornou půdu, v koncové třetině úseku pak prochází lesním porostem. Širší krajinné měřítko nebude při průchodu přes lesní porost výrazně dotčeno a ani při průchodu zemědělskou krajinou nebude, díky své poloze, silnice znamenat významný negativní zásah do krajinného rázu. V úsecích, kdy silnice prochází v těsném souběhu s železniční tratí, nedojde k výraznému ovlivnění krajinné scény.

Varianta 2A

V první třetině prochází rovinatým územím shodně s variantou 1. Poté křižuje údolní nivu řeky Moravy a přechází do zvlněné krajiny východně od nivy. Po celé své délce prochází otevřenou zemědělskou krajinou, kde bude znamenat výrazně negativní zásah spojený s průběhem trasy převážně po vysokých násypech. Jedná se o území, které není zatížené vedením jakéhokoliv dopravního koridoru srovnatelné velikosti.

Varianta 2B

Celou svou trasou prochází v otevřené zemědělské krajině, zpočátku spíše rovinatého charakteru, poté přechází do kopcovité krajiny. Trasa je vedena převážně ve vysokých násypech, které budou znamenat částečnou pohledovou bariéru v krajině. Jedná se o území, které není zatížené vedením jakéhokoliv dopravního koridoru srovnatelné velikosti, silnice bude znamenat výrazně negativní zásah do krajiny.

Varianta 3

Vzhledem k lokalizaci trasy platí obdobné jako u varianty 1.

Celkově lze konstatovat, že varianty 1 a 3 jsou v krajině vedeny paralelně s přirozeným dopravním koridorem, po okraji nivy řeky Moravy. Varianty 2A a 2B naopak protínají zázemí obcí podhůří Bílých Karpat, kde narušují harmonické měřítko a charakter krajiny.

EKORA s.r.o.
Sinkulova 48/329, 140 00 Praha 4; tel./fax.: +420 267 914 573; www.ekora.cz

D. OSTATNÍ HLEDISKA HODNOCENÍ UVAŽOVANÝCH VARIANT R55

D.I. Ekonomické posouzení variant R55

Investiční náklady variant 1B, 2A a 2B rychlostní komunikace R55 v úseku Otrokovice-Rohatec byly odborně vypočteny a určeny a nám poskytnuty Ředitelstvím silnic a dálnic (ŘSD).

Tabulka D.1: *Investiční náklady*

Varianta	1B	2A	2B
Investiční náklady (miliard Kč)	17,8	17,3	17,6

(zdroj: HBH)

Investiční náklady posuzovaných variant rychlostní silnice R55 v úseku Otrokovice – Rohatec byly zpracovány na základě dostupné projektové dokumentace. Vzhledem ke stavu přípravy a projednání jednotlivých variant je zřejmé, že odhadované investiční náklady jednotlivých variant podléhají vyšší míře nepřesnosti. Lze očekávat, že při stabilizaci trasy v území a jejím projednávání budou některé náklady vyšší oproti stávajícímu odbornému odhadu.

K variantám 1A, 1C, 1D a 3 nebyly investiční náklady spočítány ani odborně odhadnuty, proto zde nemohou být uvedeny.

Celková délka posuzované trasy R55 dle varianty 1B je 48,400 km.
Celková délka posuzované trasy R55 dle varianty 2B je 55,825 km.
Celková délka posuzované trasy R55 dle varianty 2A je 59,646 km.

Jednotlivé varianty R55 jsou jednotně navrženy jako rychlostní silnice s omezeným přístupem v návrhové kategorii R 25,5/120. Parametry pro směrové a výškové vedení trasy s návrhovou rychlostí 120 km/h (směrodatná rychlost 130 km/h) jsou dány ČSN 73 6101 platné od října 2004.

Úpravy a přeložky ostatních dotčených komunikací jsou navrženy dle platných technických předpisů, zejména ČSN 73 6101 a ČSN 73 6110.

ŘSD provedlo ekonomickou analýzu variant 1B, 2A a 2B rychlostní komunikace R55. Z této analýzy vyplývá následující závěr: **Z ekonomické analýzy vychází nejlépe varianta ŘSD, která vykazuje míru výnosnosti 7,6%.**

U variant 1C, 1D, 2 a 3 je třeba dále uvažovat finanční prostředky na případné změny územních plánů, dokumentace EIA a vlastní projekční práce.

U variant 1C, 2B a 3 by byly významné i provozní náklady na provoz tunelů. V tunelu by se muselo nonstop svítit a větrat.

EKORA s.r.o.
Sinkulova 48/329, 140 00 Praha 4; tel./fax.: +420 267 914 573; www.ekora.cz

D.II. Právní posouzení variant R55

Zásadní právní i environmentální konflikt mezi záměrem výstavby rychlostní silnice R55 a ochranou přírody a krajiny se týká evropské soustavy chráněných území označované Natura 2000. Natura 2000 je soustava chráněných území určená k ochraně z evropského hlediska těch nejvýznamnějších druhů volně žijících živočichů, planě rostoucích rostlin a typů přírodních stanovišť. Na území České republiky tvoří soustavu Natura 2000 ptačí oblasti a evropsky významné lokality (EVL). Uvedený záměr přetíná ve všech třech posuzovaných variantách ptačí oblast Bzenecká Doubrava – Strážnické Pomoraví. Varianta 1 pak prochází v blízkosti EVL Váté písky, varianta 2A přímo EVL Nedakonický les a EVL Strážnicko a varianta 2B pak prochází EVL Strážnicko. Jako zásadní střet je přitom považován především průchod varianty 1 ptačí oblastí Bzenecká Doubrava – Strážnické Pomoraví.

Nelze přímo říci, která z uvedených variant je z pohledu evropské či české legislativy upravující otázky ochrany lokalit patřících do soustavy Natura 2000 ta nejvíce či naopak nejméně vhodná. Jak evropská směrnice o ptácích (článek 6 odst. 3 a 4), tak i český zákon o ochraně přírody (§ 45h a § 45i) upravují pouze postup jehož cílem je vyloučit nebo alespoň minimalizovat možné negativní vlivy na lokality soustavy Natura 2000 a pro případ, že to není možné, pak stanoví podmínky při jejichž splnění lze realizovat i záměr s negativním vlivem. Při správné aplikaci stávající právní úpravy by proto optimální varianta měla vyplynout z procesu posuzování vlivů daného záměru na životní prostředí. Zásadní skutečností je, že u variant 2A a 2B nebyl zatím vyhodnocen jejich vliv na území soustavy Natura 2000. Obě tyto varianty přitom prochází ve stejné trase jak ptačí oblastí Bzenecká Doubrava – Strážnické Pomoraví, tak i EVL Strážnicko, lze tudíž důvodně předpokládat, že i v jejich případě nebude moci orgán ochrany přírody rovnou vyloučit jejich významný negativní vliv a budou muset být posouzeny autorizovanou osobou. Rozdíl mezi možným negativním vlivem varianty 2A a varianty 2B na území soustavy Natura 2000 by přitom mohl přicházet v úvahu pouze tehdy, pokud by autorizovaná osoba potvrdila existenci významného negativního vlivu na EVL Nedakonický les, přes který prochází varianta 2A, zatímco varianta 2B nikoliv.

Před realizací uvedeného záměru budou muset být vyřešeny ať již formou samostatných správních rozhodnutí nebo závazných stanovisek příslušných orgánů ochrany přírody tyto dotčené zájmy ochrany přírody:

- Souhlas se změnou druhu pozemků a způsobu jejich využití v ptačí oblasti (§ 45e odst. 2 zákona o ochraně přírody)
- Závazné stanovisko k zásahu do významného krajinného prvku (§ 4 odst. 2 zákona o ochraně přírody)
- Souhlas se zásahem do krajinného rázu (§ 12 odst. 2 zákona o ochraně přírody)
- Souhlas k činnosti v ochranném pásmu ZCHÚ (§ 37 odst. 2 zákona o ochraně přírody)
- Závazné stanovisko k činnosti v CHKO (§ 44 odst. 1 zákona o ochraně přírody)

Čistě po právní stránce bez toho, aby proběhlo posouzení vlivu všech tří variant na životní prostředí, nelze preferovat žádnou z porovnávaných variant, protože legislativní podmínky pro realizaci záměru jsou u všech variant srovnatelné.

EKORA s.r.o.
Sinkulova 48/329, 140 00 Praha 4; tel./fax.: +420 267 914 573; www.ekora.cz

E. SHRNUJÍCÍ POROVNÁNÍ UVAŽOVANÝCH VARIANT R55

Údolím řeky Moravy vedla významná dopravní stezka již v dobách starověku. V současnosti tímto regionem vede silnice první třídy č. I/55, která však již nevyhovuje současným nárokům na kvalitu a intenzitu dopravy, zejména po vstupu České republiky do Evropské unie a Schengenského prostoru.

Již od konce 80. let minulého století bylo zřejmé, že stávající silnice č. I/55 nebude v budoucnu nárokům na automobilovou dopravu stačit, od této doby je připravována výstavba nové rychlostní komunikace R55. Příprava rychlostní silnice R55 má tedy dlouhou historii, která vyplývá především ze složitosti území a střetů řady aspektů ve využívání krajiny.

Předmětem hodnocení této zprávy jsou 3 navrhované varianty trasy rychlostní silnice v úseku Rohatec – Otrokovice. Dvě z těchto variant jsou vedeny po pravém břehu řeky Moravy skrz PO Bzenecká Doubrava – Strážnické Pomoraví paralelně s železničním koridorem Břeclav – Přerov (Varianta 1 vedoucí cca 100 m sz. od koridoru a cca 60 m od hranice NPP Váté písky, Varianta 3 cca 250 m od hranice NPP), Varianta 2 je pak navrhována po levém břehu řeky Moravy (mimo PO).

Na základě získaných informací a disponibilních podkladů lze vyvodit k jednotlivým variantám následující závěry.

Varianta 1 je dle Studie prof. Bejčka s ohledem na negativní vliv na PO ve všech svých subvariantách neakceptovatelná, zejména z důvodu významného negativního dopadu na populace lelka a skřivana.

Subarianta 1A (otevřená) je irelevantní, z důvodu nulové ochrany ptactva **byla zamítnuta již v rámci procesu EIA.**

Subvarianta 1B (tubus) doporučená k realizaci v rámci EIA **i 1D** (kompromisní návrh kombinující tubus s ekomosty) **zajišťuje ochranu ptactva i zvěře před přímými střety s projíždějícími vozidly**, jejich pozitivní vliv spočívá i v omezení hlučnosti a světelného znečištění (ve srovnání s otevřenou subvariantou 1A. Trasa prochází cca 60 m od železniční tratě, obě liniové stavby tak tvoří de facto jeden dopravní koridor. **Dle závěrů studie prof. Bejčka však i tato řešení představují další nepřípustnou fragmentaci území a proto jsou** s ohledem na naplňování cílů Směrnice Rady 92/43/EHS, Směrnice Rady 79/409 EHS a podmínek zákona č. 114/1992 Sb. **dle závěrů „Vyhodnocení variant záměru výstavby rychlostní komunikace R55 z hlediska naplňování cílů Směrnice Rady 92/43/EHS a Směrnice Rady 79/409 EHS“ (Prof. RNDr. V. Bejček, CSc., 09/2008) nepřijatelná.**

Rovněž **subvarianta 1C** (hloubený tunel v trase Varianty 1) **byla ve studii prof. Bejčka zamítnuta**, neboť by měla za následek přiblížení hnízdišť volně žijících ptáků směrem k rizikovému koridoru železniční trati.

S ohledem na naplňování cílů výše citovaných evropských směrnic i zákona o ochraně přírody je tak **dle prof. Bejčka jedinou přípustnou variantou procházející PO Bzenecká Doubrava - Strážnické Pomoraví Varianta 3** (hloubený tunel v lesním průseku ve vzdálenosti cca 250 m od hranice NPP Váté písky), **která zabezpečí vyhovující ochranu ptactva** a navíc realizací ochranných opatření (ponechání průseku) **budou zajištěny optimální hnízdní podmínky**.

EKORA s.r.o.
Sinkulova 48/329, 140 00 Praha 4; tel./fax.: +420 267 914 573; www.ekora.cz

Trasy vedené mimo území PO (Varianta 2) jsou z hlediska vlivů na ochranu přírody dle studie prof. Bejčka bezproblémové.

Z výše uvedeného vyplývá, že **aby byly naplněny podmínky evropských směrnic** (Směrnice Rady 92/43/EHS a Směrnice Rady 79/409 EHS) **o ochraně volně žijících ptáků a o ochraně přírodních stanovišť, volně žijících živočichů a planě rostoucích rostlin, připadá pro realizaci v úvahu pouze Varianta 2 (Děti Země) a Varianta 3 (prof. Bejček)**.

Varianta 2 prochází prakticky zcela mimo území PO, její vliv na ekosystémy je zanedbatelný. **Zásadní nevýhodou této varianty je její lokalizace v prostorech, které dotčené obce** (Kvítkovice, Pohořelice, Napajedla, Topolná, Kněžpole, Mistřice, Jarošov u Uherského Hradiště, Mařatice, Vésky, Kunovice, Ostrožská Nová Ves, Chylice, Kvačice, Uherský Ostroh - Ostrožské Předměstí, Milokošť, Veselí nad Moravou - Předměstí, Kozojídky, Žeraviny, Vnorovy, Strážnice, Petrov, Sudoměřice, Rohatec) **využívají jako svou rozvojovou zónu**. **Realizací této varianty by tak došlo k sevření uvedených sídel mezi řeku Moravu a železniční koridor na západní straně a nově navrhovanou rychlostní komunikaci R55 na straně východní, rozvoj obcí by tak byl významně eliminován. Proto z hlediska urbanisticko - architektonické koncepce a významného ovlivnění krajinného rázu považujeme realizaci této varianty za nevhodnou.**

Dalšími negativy této varianty jsou složité majetkoprávní vztahy k dotčeným pozemkům, realizace stavby na intenzivně zemědělsky využívané půdě, nutnost vynětí významné části dotčeného území ze ZPF a nutnost přepracování územních plánů dotčených obcí a VÚC.

Varianta 3 (prof. Bejček) prochází PO v hloubeném tunelu o hloubce cca 7-10 m, který bude v úsecích kontaktu s hladinou podzemní vody založen nad touto úrovní a zasypán. Toto řešení má **dle Studie prof. Bejčka pouze mírně negativní vliv na volně žijící ptactvo v PO, za předpokladu realizace doprovodných ochranných opatření budou negativní vlivy prakticky eliminovány. S ohledem na podmínky ochrany životního prostředí lze variantu 3 doporučit k realizaci.**

Je však nutno upozornit, že tato varianta je v současné době navržena pouze rámcově, bez bližších údajů o technickém řešení, a proto bude muset být v dalších fázích podrobně rozpracována.

Zpracovatel této hodnotící studie považuje za nutné již v této fázi upozornit posuzovatele na nutnost návrhu a realizace zvláštních technicko-provozních a bezpečnostních opatření, která si realizace této varianty vyžádá.

Charakter stavby, tedy tunel celkové délky cca 12 km (v současné době nejdelší existující tunel na území ČR - tunel Panenská na dálnici D8 - má délku 2,115 km) **bude vyžadovat** opatření zahrnující zejména **trvalé osvětlení prostoru tunelu, odvětrávání, realizaci protipožárních opatření (hlásiče, únikové cesty), havarijní signalizaci, odvodnění průsakových vod, zabezpečení záložních energetických zdrojů, protipovodňová opatření atd.**

Dále bude třeba technicky vyřešit způsob **křížení zahloubené komunikace s vodními toky** (pravostranné přítoky řeky Moravy - Ratíškovický potok, Járek) a **projednat odlesnění pásu šířky cca 150 m a délky 12 km (tzn. odlesnění 180 ha Bzenecké Doubravy)**.

EKORA s.r.o.
Sinkulova 48/329, 140 00 Praha 4; tel./fax.: +420 267 914 573; www.ekora.cz

Těmto faktorům nebyla ve stávající fázi rozpracování Varianty č. 3 dosud věnována pozornost a budou muset být zohledněny v dalších fázích předprojektové a projektové přípravy.

Uvedená rámcově definovaná opatření budou muset být projednána s dotčenými orgány státní správy (příslušná KHS, HZS, ČIŽP, SZÚ, stavební úřady aj.). **Návrh těchto opatření překračuje rámec této hodnotící studie, zmiňovaná opatření jsou uváděna pouze pro úplnost a jako upozornění na případné komplikace při návrhu a projednávání uvedené Varianty č. 3.**

EKORA s.r.o.
Sinkulova 48/329, 140 00 Praha 4; tel./fax.: +420 267 914 573; www.ekora.cz

F. POUŽITÉ PODKLADY

- **RNDr. Petr Anděl, CSc., 2004 (EVERNIA s.r.o.):** Vliv výstavby a provozu rychlostní silnice R 55 na ptačí oblast „Bzenecká Doubrava- Strážnické Pomoraví“

- **ČSO (Šimáček, Čamlík, Horal, Hora), červen 2004:** Ptačí oblast Bzenecká Doubrava – Strážnické Pomoraví
  Hodnocení ohrožení cílových druhů se zaměřením na vliv plánované rychlostní komunikace R 55

- **RNDr. O.Vacek, CSc. (pro ŘSD Brno), září 2004**: Návrh řešení střetu rychlostní silnice R 55 v úseku Bzenec-Přívoz-Rohatec s navrhovanou ptačí oblastí Bzenecká Doubrava-Strážnické Pomoraví

- **Mott MacDonald Praha, spol. s r.o., prosinec 2004:** Dodatek- Průchod R55 Bzeneckou Doubravou km 33-45 (Studie proveditelnosti a účelnosti) 4. Ochrana životního prostředí

- **Mott MacDonald Praha, spol. s r.o., prosinec 2004:** Průchod R55 Bzenecká Doubrava- Strážnické Pomoraví km 33 - 45 (Závěrečná práce) (příloha 3)

- **Mgr.T. Šikula (HBH Project spol. s r.o.), červen 2005:** Oznámení dle § 6 zákona č. 100/2001 Sb. o posuzování vlivů na ŽP
  Rychlostní silnice R55 v úseku Moravský Písek – Rohatec

- **Mgr.T. Šikula (HBH Project spol. s r.o.), březen 2006:** Dokumetace § 8 zákona č. 100/2001 Sb. o posuzování vlivů na ŽP

- **RNDr. O.Vacek, CSc., duben-květen 2006:** Posudek dokumentace záměru výstavby rychlostní silnice R55 v úseku Moravský Písek-Rohatec na ŽP

- **RNDr. P.Blahník, květen 2006:** Posudek hodnocení vlivů záměru „Rychlostní silnice R55“ podle §45i zákona č. 114/1192 Sb., vypracováno v březnu 2006 Mgr. Šárkou Bělákovou

- **MŽP, Ing. K.Lexová, červen 2006:** Zápis z veřejného projednání (Veselí nad Moravou) posudku a současně dokumentace

- **MŽP, Ing. Honová, červen 2006**: Stanovisko k posouzení vlivů provedení záměru na ŽP

- **Městský soud v Praze, září 2006:** Žaloba proti rozhodnutí MŽP ze dne 30.6.2006 č.j.:40189/ENV/06

- **Ing. J. Kalčík, duben 2007:** Průvodní zpráva – Vyhledávací studie trasy rychlostní silnice R55 mimo Ptačí oblast Bzenecká Doubrava- Strážnické Pomoraví

EKORA s.r.o.
Sinkulova 48/329, 140 00 Praha 4; tel./fax.: +420 267 914 573; www.ekora.cz

- **Komise evropských společenství, generální sekretariát, K.V.Kempis, říjen 2007:** Výzva- porušení smlouvy č. 2007/2219

- **L. Lukáš - hejtman zlínského kraje, duben 2008:** Reakce na výzvu, seznámení se záměrem

- **Prof. RNDr. Vladimír Bejček, CSc., září 2008:** Vyhodnocení variant záměru výstavby rychlostní silnice R55 z hlediska naplňování cílů Směrnice Rady 92/43/EHS a Směrnice Rady 79/409 EHS

- Pravidelné konzultace se zadavatelem studie **(MŽP ČR)**

- Konzultace se zpracovatelem oznámení a dokumentace **(HBH Project spol. s r.o.)**

EKORA s.r.o.
Sinkulova 48/329, 140 00 Praha 4; tel./fax.: +420 267 914 573; www.ekora.cz

G. ÚDAJE O ZPRACOVATELI

EKORA s.r.o.
Sinkulova 48/329
140 00 Praha 4

IČ: 61681369
Tel/Fax: +420 267 914 573
Mail: ekora@ekora.cz
Web: www.ekora.cz

zkontroloval a schválil: Ing. Pavel Koťan, ředitel společnosti

V Praze dne: 25.3.2009

H. PŘÍLOHY

H.I. Příloha č. 1 - Situace variant

H.II. Příloha č. 2 - Studie vyhodnocení variant záměru výstavby R55 z hlediska naplňování cílů Směrnice Rady 92/43/ EHS a Směrnice Rady 79/409 EHS – Prof. RNDr. Vladimír Bejček, CSc.

H.III. Příloha č. 3 - Posouzení subvarianty 1C) - hloubený tunel z inženýrsko-geologického a hydrogeologického hlediska

H.IV. Příloha č. 4 - Vizualizace subvariant 1B a 1D

EKORA s.r.o.
Sinkulova 48/329, 140 00 Praha 4; tel./fax.: +420 267 914 573; www.ekora.cz