



**Městský úřad Mikulov**  
**odbor stavební a životního prostředí**  
Náměstí 1, 692 01 Mikulov  
tel.: 519 444 555, fax: 519 444 500  
email: podatelna@mikulov.cz

SPIS. ZN.: STU/9043/2010/ALEL  
Č.J.: MUMI 18034090  
VYŘIZUJE: Bc. Leona Alexová  
TEL.: 519 444 602  
E-MAIL: alexova@mikulov.cz  
DATUM: 11. 09. 2018

## VEŘEJNÁ VYHLÁŠKA

(záměr byl posuzován podle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů)

### ÚZEMNÍ ROZHODNUTÍ č. 494/2018

Městský úřad Mikulov, odbor stavební a životního prostředí (dále jen „stavební úřad“), jako stavební úřad místně příslušný podle ustanovení § 11 odst. 1 písm. b) zákona č. 500/204 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „správní řád“) a věcně příslušný podle § 13 odst. 1 písm. c) a § 6 odst. 3 písm. a) zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu, ve znění pozdějších předpisů, (dále jen „stavební zákon“), v územním řízení, které je navazujícím řízením ve smyslu § 3 písm. g) zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů, (dále jen „zákon EIA“) obdržel dne 25. 02. 2010 žádost společnosti Ředitelství silnic a dálnic ČR, IČ: 65993390, Na Pankráci 546/56, Praha 4, (dále jen „žadatel“), o vydání územního rozhodnutí o umístění stavby nazvané „Rychlostní silnice R52, stavba 5206 Perná - st.hranice ČR/Rakousko“.

Stavební úřad posoudil žádost o vydání rozhodnutí o umístění stavby záměru žadatele podle ustanovení § 84 až § 90 stavebního zákona, v souladu s ustanovením § 9c a 9d zákona EIA o předmětné žádosti žadatele a na základě tohoto posouzení

#### vydává

I. Podle § 79 odst. 1 a § 92 odst. 1 stavebního zákona a § 9 vyhlášky č. 503/2006 Sb., o podrobnější úpravě územního řízení, veřejnoprávní smlouvy a územního opatření,

#### územní rozhodnutí o umístění stavby

pro stavbu nazvanou: „**Rychlostní silnice R52, stavba 5206 Perná - st.hranice ČR/Rakousko**“, zúžená na úsek projektového staničení km 34,555 – 38,445, na pozemcích parc. č. 8196, 8190, 7749, 7757, 7758, 8202, 8215, 8241, 7748, 4376/26, 7745/2, 7745/3, 7745/4, 4511/2, 8729, 7767, 9000, 8197, 8220, 7833, 8201, 8232, 7794, 7895, 8207, 8189, 7836, 7844, 7733, 8191, 7759, 8187, 8203, 7744, 7716, 8240, 7847, 7849, 7855, 7856, 8210, 7822, 7824, 7838, 7862/1, 7862/2, 7862/3, 7881, 4442/63, 8180, 8236, 4505/13, 7746/1, 7746/2, 7747/4, 7750/4, 7743/1, 7755, 7777, 8198, 8248, 8266, 8999, 9020, st.8231, 8195, 8208, 8211, 7737, 4515/2, 8200, 3372/9, 7734, 7741, 8229, 7791, 7768, 7775, 7779, 8237, 8268, 8678, 4513/1, 4528/37, 4528/41, 7702, 7703, 7731, 7739, 7740, 7742, 7745/1, 7750/1, 7752, 7753,

7761, 7770, 7771, 7772, 7774, 7780, 7789, 7792, 7815, 7829, 7830, 7850, 7851, 8188, 8206, 8209, 8260, 8661, 4442/47, 4442/48, 4511/1, 7723, 7726/2, 7728, 7743/2, 7751, 7754, 7762, 7773, 7776, 7784, 7785, 7801, 7821, 8173, 8183, 8227/2, 8233/2, 8235, 8263/2, 4442/44, 4442/45, 4508, 4997/1, 4442/24, 8205, **v katastrálním území Mikulov na Moravě.**

Členění stavby na objekty a technická a technologická zařízení:

|            |  |
|------------|--|
| <b>000</b> | <b>Objekty přípravy staveniště</b>   |
| 6020       | Příprava území   |
| <b>100</b> | <b>Objekty pozemních komunikací</b>  |
| 6101       | Rychlostní silnice R52   |
| 6102       | MÚK Mikulov - sever  |
| 6115       | Přeložka silnice II/414  |
| 6115.1     | Přeložka silnice II/414 - úprava místní komunikace vlevo v km 0,428        |
| 6115.2     | Přeložka silnice II/414 - sjezd vpravo v km 0,975                          |
| 6116.1     | Doprovodná silnice I. třídy  |
| 6116.2     | Doprovodná silnice I. třídy - sjezdy                                       |
| 6123       | Přeložka silnice III/0523  |
| 6123.1     | Přeložka silnice III/0523 - sjezd vlevo v km 0,113                         |
| 6123.2     | Přeložka silnice III/0523 - sjezd vlevo v km 0,128                         |
| 6123.3     | Přeložka silnice III/0523 - sjezd do fy Gebauer                            |
| 6123.4     | Přeložka silnice III/0523 - sjezd na pozemek fy VAK Břeclav                |
| 6124       | Příjezd k sedimentační nádrži v km 35,000                                  |
| 6125       | Příjezd k sedimentační nádrži v km 37,050                                  |
| 6126       | Příjezd k sedimentační nádrži v km 37,600                                  |
| 6127       | Polní cesty  |
| 6128       | Příjezd k sedimentační nádrži v km 38,650                                  |
| 6161       | Provizorní dopravní značení  |
| 6162       | Definitivní dopravní značení silnice R52 a silnic I. třídy                 |
| 6163       | Definitivní dopravní značení silnic II. a III. třídy                       |
| 6164       | Definitivní dopravní značení ostatních komunikací                          |
| 6171       | Rekonstrukce komunikací užívaných stavbou                                  |
| 6181       | Oplocení silnice R52   |
| 6182.1     | Oplocení areálů - betonárna  |
| 6182.2     | Oplocení areálů - kovošrot   |
| 6193.2     | Portály DZ   |
| 6196       | Portály pro EM   |
| <b>200</b> | <b>Mostní objekty a zdi</b>  |
| 6208       | Most na silnici II/414 v km 0,749 přes R52                                 |
| 6209       | Most na rychlostní silnici R52 v km 36,120 přes slanisko a železniční trať |
| 6210       | Most na rychlostní silnici R52 v km 37,057 přes potok Turolď               |
| 6211       | Most na silnici III/0523 v km 0,242 přes R52                               |
| 6212       | Most na rychlostní silnici R52 v km 37,744 přes Mikulovský                 |

|            |  |
|------------|--|
|            | odpad 1  |
| 6216       | Ekodukt přes rychlostní silnici R52 v km 38,401 50                 |
| 6217       | Most na rychlostní silnici R52 v km 37,628 přes Mikulovský odpad 3 |
| 6218       | Mosty na polních cestách   |
| <b>300</b> | <b>Vodohospodářské objekty</b>                                     |
| 6305       | Středová kanalizace v km 34,550 - 35,950                           |
| 6306       | Středová kanalizace v km 36,300 - 37,060                           |
| 6307       | Středová kanalizace v km 37,060 - 37,750                           |
| 6308       | Středová kanalizace v km 37,750 - 38,550                           |
| 6314       | Sedimentační nádrž v km 35,000                                     |
| 6315       | Sedimentační nádrž v km 37,050                                     |
| 6318       | Sedimentační nádrž v km 37,600                                     |
| 6319       | Sedimentační nádrž v km 38,650                                     |
| 6320       | Retenční nádrž v km 35,0 vč. odpadního koryta                      |
| 6322       | Úprava stávajícího melioračního odpadu v km 35,0                   |
| 6323       | Úprava koryta potoka Turolď  |
| 6324       | Úprava koryta potoka Mikulovský odpad 3                            |
| 6332       | Přeložka vodovodu DN 100 v km 38,4                                 |
| 6336       | Výtlačný řad ČS - VDJ v km 36,00                                   |
| 6337       | Výtlačný řad ČS - VDJ v km 37,35                                   |
| 6347       | Přeložka závlahového řadu v km 35,04                               |
| 6351       | Úpravy meliorací   |
| 6352       | Přeložka melioračního potrubí DN 800 v km 36,380                   |
| <b>400</b> | <b>Elektro objekty</b>   |
| 6403       | Přeložka vedení VVN v km 35,500                                    |
| 6404       | Přeložka vedení VVN v km 37,200                                    |
| 6414       | Přeložka vedení VN v km 35,250                                     |
| 6415       | Přeložka vedení VN v km 37,300                                     |
| 6416       | Přeložka vedení VN v km 37,900                                     |
| 6432       | Úprava VO objektu hraničního přechodu Mikulov                      |
| 6434       | Přeložka vedení NN - MYTO.CZ                                       |
| <b>400</b> | <b>Sdělovací objekty a dopravní telematika</b>                     |
| 6453       | Přeložky sdělovacích kabelů v km 38,4 - 39,0                       |
| 6481       | Přípojka NN pro elektronické mýto                                  |
| 6482       | Elektronické mýtné   |
| 6490       | Systém SOS, DIS - přípojky NN                                      |
| 6491       | Systém SOS, DIS - kabelové vedení                                  |
| 6492       | Systém SOS, DIS - hlásky   |
| 6493       | Systém SOS, DIS - meteorostanice                                   |
| 6494       | Systém SOS, DIS - kabelové šachty a prostupy                       |
| 6495       | Systém SOS, DIS - trubky pro optické kabely                        |
| 6496       | Systém SOS, DIS - automatické sčítače dopravy                      |
| 6497       | Systém SOS, DIS - kamerový systém                                  |
| 6499       | Systém SOS, DIS - optický kabel DIS                                |

|            |   |
|------------|---|
| <b>500</b> | <b>Objekty plynovodů</b>                                    |
| 6503       | Přeložka VTL plynovodu DN 150 u MÚK Mikulov - sever         |
| 6504       | Přeložka VTL plynovodu DN 150 v km 37,334 - 37,960          |
| <b>660</b> | <b>Objekty drah</b>   |
| 6452       | Přeložka kabelů SŽDC v km 36,200                            |
| <b>700</b> | <b>Objekty pozemních staveb</b>                             |
| 6760       | Protihluková stěna mezi km 37,980 - 38,350                  |
| <b>800</b> | <b>Objekty úpravy území</b>                                 |
| 6804       | Rekultivace zrušených komunikací - silnice I. třídy         |
| 6805       | Rekultivace zrušených komunikací - silnice II. a III. třídy |
| 6811       | Vegetační úpravy silnice R52 a silnic I. třídy              |
| 6812       | Vegetační úpravy silnic II. a III. třídy                    |
| 6814       | Vegetační úpravy ostatní                                    |
| 6830       | Rekultivace - kompenzační opatření Slanisko                 |
| 6831       | Terénní úpravy - přístupy k ekoduktu Šibeniční vrch         |
| 6832       | Terénní úpravy a rekultivace ostatní                        |

Technické řešení shora vyjmenovaných objektů rozsahu stavby, je specifikováno v projektové dokumentaci stavby „**Rychlostní silnice R52, stavba 5206 Perná - st.hranice ČR/Rakousko**“, úsek km 34,550 – 38,445, úprava DÚR z 10/2015 v souladu s přílohou č. 1 k vyhlášce č. 499/2006 Sb., o dokumentaci staveb, přizpůsobenou ve svém rozsahu a obsahu jednotlivých částí Směrnici pro dokumentaci staveb pozemních komunikací schválené MD-OI č. j. 101/07-910-IPK/1.

#### Druh a účel umísťované stavby:

**Jedná se o veřejně prospěšnou stavbu dopravní infrastruktury „Rychlostní silnice R52, stavba 5206 Perná - st.hranice ČR/Rakousko“, úsek km 34,550 – 38,445, včetně jejích součástí a příslušenství a stavebních objektů a s ní souvisejících - přeložek a úprav dopravní infrastruktury, přeložek a úprav sítí technické infrastruktury a vybavení. Stavba veřejně prospěšná je vymezena v zásadách územního rozvoje Jihomoravského kraje s účinností ode dne 03. 11. 2016, v platném územním plánu města Mikulova.**

Stavba dopravní infrastruktury pro silniční dopravu, která zahrnuje novostavbu rychlostní komunikace R52 a napojení na navazující dopravní a technickou infrastrukturu.

Označení kategorie rychlostní komunikace R52, po novele zákona č. 13/1997 Sb. („silniční zákon“), ve znění pozdějších předpisů, přešlo v silničním zákoně na označení kategorie dálnice, 2.třídy, nově lze tedy dle platného silničního zákona označit stavbu jako dálnice D52, projektová dokumentace však obsahuje označení rychlostní silnice R52, proto i v tomto rozhodnutí se objevuje stále ještě označení R52, přestože se již dle aktuální legislativy jedná o dálnici, 2. třídy.

Účel užívání stavby je dopravní (pozemní komunikace je hlavní součástí stavby).

Hlavním předmětem stavby je novostavba dálnice 2. třídy D52 (v projektové dokumentaci označená jako rychlostní silnice R52), v úseku projektového staničení km 34,550 – 38,445. Součástí stavby je i mimoúrovňová křižovatka MÚK Mikulov – sever, včetně čtyřech větví mimoúrovňové křižovatky MS1, MS2, MS3 a MS4, doprovodné komunikace silnice I.třídy, objektů přeložek silnic II. a III. tříd, účelových komunikací, příjezdy k sedimentačním nádržím, polních cest, sjezdů, oplocení R52, areálová oplocení, portálů mostní objekty a zdi, vodohospodářské objekty - kanalizace, sedimentační nádrže, retenční nádrže, úpravy koryt toků,



související přeložka vodovodu, výtlačné řády, související úpravy a přeložky meliorací, objekty elektro přeložky VVN, VN, NN a úprava veřejného osvětlení VO, dále pak sdělovací objekty – přeložky, přípojky a nové sdělovací objekty a objekty dopravní telematiky – systémy SOS, DIS, objekty plynovodů – přeložky VTL, objekty drah- přeložka kabelů a objekt pozemních staveb protihlukových opatření stavby, objekty související přípravou staveniště včetně provizorní komunikace během výstavby a objekty související s úpravou území řady č.800.

Předmětem územního rozhodnutí je úsek stavby 5206 v km 34,550 – 38,445 projektového staničení, který je součástí navazujících etap a staveb rychlostní silnice R52, mezi Pohořelicemi (je navazující etapa s označením 5206.3 – není předmětem územního rozhodnutí) a státní hranicí s Rakouskem (je navazující etapa s označením 5206.2 – není předmětem tohoto územního rozhodnutí). Stavba je zařazena do hlavní evropské sítě TEN-T a je zařazena i do sítě mezinárodních silnic pod číslem E461.

Širší dopravní vztahy a etapizaci R52 řeší výkres C.1. Z navrhované etapizace je zřejmé, že stavba 5206 v úseku km 34,550 – 38,445 (tzn. obchvat Mikulova) je určena k realizaci jako první v pořadí (I. etapa) a až do doby realizace navazujících částí bude tvořit izolovaný, samostatně působící úsek stavby, dočasně připojený na obou koncích na stávající silniční síť. Úsek stavby 5206 v km 34,550 – 38,445 je schopen přenést samostatně dopravu a je schopen fungovat jako celek zcela samostatně.

Celý rozsah dostavby R52 je navrhován v kategorii R 25,5/120 dle ČSN 73 6101, tedy jako dálnice 2. třídy.

Parcelní čísla a druh pozemků podle katastru nemovitostí, na nichž se stavba umísťuje:

8196 (orná půda), 8190 (orná půda), 7749 (orná půda), 7757 (orná půda), 7758 (orná půda), 8202 (orná půda), 8215 (orná půda), 8241 (orná půda), 7748 (orná půda), 4376/26 (ostatní plocha), 7745/2 (orná půda), 7745/3 (orná půda), 7745/4 (orná půda), 4511/2 (orná půda), 8729 (ostatní plocha), 7767 (orná půda), 9000 (orná půda), 8197 (orná půda), 8220 (orná půda), 7833 (lesní pozemek), 8201 (lesní pozemek), 8232 (lesní pozemek), 7794 (orná půda), 7895 (ostatní plocha), 8207 (orná půda), 8189 (orná půda), 7836 (orná půda), 7844 (orná půda), 7733 (orná půda), 8191 (orná půda), 7759 (orná půda), 8187 (orná půda), 8203 (orná půda), 7744 (orná půda), 7716 (orná půda), 8240 (orná půda), 7847 (orná půda), 7849 (orná půda), 7855 (orná půda), 7856 (orná půda), 8210 (orná půda), 7822 (orná půda), 7824 (orná půda), 7838 (ostatní plocha), 7862/1 (ostatní plocha), 7862/2 (ostatní plocha), 7862/3 (ostatní plocha), 7881 (ostatní plocha), 4442/63 (ostatní plocha), 8180 (orná půda), 8236 (orná půda), 4505/13 (ostatní plocha), 7746/1 (orná půda), 7746/2 (ostatní plocha), 7747/4 (ostatní plocha), 7750/4 (ostatní plocha), 7743/1 (orná půda), 7755 (orná půda), 7777 (orná půda), 8198 (orná půda), 8248 (orná půda), 8266 (orná půda), 8999 (orná půda), 9020 (orná půda), 8231 (zastavěná plocha a nádvoří), 8195 (orná půda), 8208 (orná půda), 8211 (orná půda), 7737 (orná půda), 4515/2 (ostatní plocha), 8200 (orná půda), 3372/9 (ostatní plocha), 7734 (ostatní plocha), 7741 (orná půda), 8229 (orná půda), 7791 (orná půda), 7768 (vodní plocha), 7775 (vodní plocha), 7779 (vodní plocha), 8237 (vodní plocha), 8268 (vodní plocha), 8678 (vodní plocha), 4513/1 (ostatní plocha), 4528/37 (ostatní plocha), 4528/41 (orná půda), 7702 (ostatní plocha), 7703 (orná půda), 7731 (ostatní plocha), 7739 (ostatní plocha), 7740 (ostatní plocha), 7742 (ostatní plocha), 7745/1 (orná půda), 7750/1 (ostatní plocha), 7752 (ostatní plocha), 7753 (ostatní plocha), 7761 (ostatní plocha), 7770 (ostatní plocha), 7771 (ostatní plocha), 7772 (ostatní plocha), 7774 (ostatní plocha), 7780 (orná půda), 7789 (orná půda), 7792 (ostatní plocha), 7815 (ostatní plocha), 7829 (ostatní plocha), 7830 (ostatní plocha), 7850 (ostatní plocha), 7851 (ostatní plocha), 8188 (ostatní plocha), 8206 (ostatní plocha), 8209 (ostatní plocha), 8260 (ostatní plocha), 8661 (ostatní plocha), 4442/47 (ostatní plocha), 4442/48 (ostatní plocha), 4511/1 (orná půda), 7723 (orná půda), 7726/2 (orná půda), 7728 (orná půda), 7743/2 (orná půda), 7751 (ostatní plocha), 7754 (orná půda), 7762 (ostatní plocha), 7773 (orná půda), 7776 (orná půda), 7784 (orná půda), 7785 (orná půda), 7801 (orná půda), 7821 (orná půda), 8173 (orná půda), 8183 (orná půda), 8227/2 (orná půda), 8233/2 (orná půda), 8235 (orná půda), 8263/2 (orná půda), 4442/44 (ostatní plocha), 4442/45 (ostatní

plocha), 4508 (ostatní plocha), 4997/1 (ostatní plocha), 4442/24 (ostatní plocha), 8205 (ostatní plocha), v katastrálním území Mikulov na Moravě.

#### Umístění stavby na pozemku, zejména vzdáleností od hranic pozemku a sousedních staveb:

Stavba bude umístěna na výše uvedených pozemcích v katastrálním území Mikulov na Moravě. Přesné umístění stavby je vyznačeno v grafické příloze tohoto rozhodnutí. Hranice stavebního pozemku je vyznačena ve výkrese – celková situace, C.2.1, Koordinační situace C.3.2, Koordinační situace C.3.1.

#### Určení prostorového řešení stavby, zejména půdorysnou velikost, výšku a tvar a základní údaje o její kapacitě:

Hlavní předmět stavby: novostavba úseku R52 v km km 34,550 – 38,445; kategorie pozemní komunikace je dálnice; číslo pozemní komunikace: R52 dle aktuálně platné legislativy silničního zákona bude označována D52; délka úpravy: 3 895 m (začátek úpravy v projektovém staničení km 34,550 a konec úpravy v projektovém staničení km 38,445); návrhová kategorie dle ČSN 73 6101: R 25,5/120 (návrhová rychlost: 120 km/h, cílová směrodatná = dovolená rychlost: 130 km/h).

Počet křižovatek: 1x na R52 (MÚK Mikulov-sever; *MÚK = mimoúrovňová křižovatka*) a 1x na síti ostatních komunikací (ÚK Mikulov-jih; *ÚK = úrovňová křižovatka*), délka úpravy křižovatek větvi (MÚK): 688 m, délka úpravy silnic I. až III. třídy (vč. paprsků ÚK): 1366 m, délka úpravy polních cest: 2283 m. Celkový počet mostů: 10; z toho: 4x na hlavní trase R52 (D52), 1x ekodukt přes hlavní trasu R52 (D52), 2x na silnicích II. a III. třídy a 3x na účelových komunikacích.

Řešený úsek R52 mezi projektovým staničením km 34,550 – 38,445 se nachází v západní části katastrálního území Mikulov na Moravě, probíhá přibližně od severu k jihu napříč celým katastrálním územím. Součástí stavby jsou mimoúrovňová křížení R52 s komunikacemi nižšího významu a se železniční tratí, mostní estakáda, protihluková stěna a objekty součástí a příslušenství pozemních komunikací, odvodnění, přeložek kolidujících inženýrských sítí a terénních a vegetačních úprav.

Kapacita stavby je, vzhledem k jejímu účelu, definována jako schopnost přenést v dostatečné kvalitě předpokládané dopravní zatížení. Určení dopravní zátěže (tj. intenzity a skladby vozidel pro dané návrhové období) a kapacitní posouzení je předmětem části F.10 dokumentace. Posouzení jsou podrobeny rozhodující prvky dopravního řešení (tj. úrovňové křižovatky, připojovací pruhy a úseky volných tras, které vykazují nejvyšší a/nebo nejméně příznivé dopravní zatížení). Výpočtem je stanovena buď střední doba zdržení (ÚK) či stupeň vytižení (ostatní prvky), podle čehož je následně na základě normativních ustanovení určen stupeň úrovně kvality dopravy (ÚKD). Dle závěrů části F.10 dokumentace je v rámci stavby dosaženo nejpríznivějších stupňů ÚKD „A“ (= velmi dobrá) nebo „B“ (= dobrá), což s rezervou vyhovuje pro dálnice (normativně požadována min. ÚKD „C“), pro silnice I. třídy (ÚKD „C“ až „D“) i pro silnice II. a III. třídy (ÚKD „D“, resp. ÚKD „E“).

#### **Objekty přípravy staveniště**

##### **SO 6020 Příprava území**

Stavební objekt obsahuje kácení kolizní lesní a mimolesní zeleně, ochranu určené zeleně v kontaktu se stavbou, skryvku ornice a podorníci, odstranění drnu a lesní hrabanky, odstranění stávajících konstrukcí vozovek a obdobných ploch dotčených stavbou a bourání drobných objektů. Součástí stavebního objektu jsou provizorní komunikace během výstavby umístěné v obvodu staveniště, po dokončení stavby budou provizorní komunikace odstraněny.

#### **Objekty pozemních komunikací**

**SO 6101 Rychlostní silnice R52 (D52)**

Stavební objekt zahrnuje novostavbu R52 v projektovém staničení mezi km 34,550 až 38,445, celková délka je 3895 m. Začátek stavebního objektu je v km 34,550 na hranici katastrálního území Mikulov na Moravě, v tomto místě bude pokračovat navazující etapa stavby s označením 5206.3. Konec úseku stavebního objektu je v km 38,445 je navržen jako dočasné ukončení stavby, a to do doby realizace následující etapy s označením 5206.2 přejde plynule R52 v tomto profilu v etapové propojení na stávající silnici I/52 (řeší SO 6116.1). U konce úseku stavebního objektu v km 38,445 dochází ke vzájemnému propojení na stávající silnici s označením I/52. Od km 34,550 je trasa vedena v úrovni terénu nebo v zářezu až do km cca 36,450, kde přechází do násypu. Násyp, ve kterém jsou i mostní objekty, překonává plochu slaniska SO 6830, železniční trať a několik drobných vodotečí. Silnice II/414 a III/0523 kříží R52 novými nadjezdy.

Zpět do zářezu přechází trasa R52 přibližně v km 38,350 a zůstává v něm až do km 38,445. V tomto úseku je též situován ekodukt přes R52.

Prostorové uspořádání vychází z návrhové rychlosti: 120 km/h, cílová směrodatná = dovolená rychlost: 130 km/h

Směrové vedení: navržená komunikace R52 je určena osou, osa této směrově rozdělené komunikace je umístěna v nerozšířeném středním dělicím pásu, osa R52 stavebního objektu SO 6101 obsahuje dva směrové oblouky první levotočivý o poloměru  $R=1800\text{m}$ , s přechodnicemi délky  $L=234,72\text{m}$  a druhý protisměrný pravotočivý  $R=1460\text{m}$ , s přechodnicemi délky  $L=200\text{m}$ .

Výškové vedení: je dáno sklonem nivelety podélný profil je tvořen střídavě úseky mírného klesání a stoupání s hodnotami do 2 %.

V trase stavebního objektu SO 6101 se nachází křižovatkové větve SO 6102 MÚK Mikulov-sever, dále čtyři mostní objekty (SO 6209, 6210, 6212 a 6217) a tři podjezdy (SO 6208, 6211 a 6216).

Šířkové uspořádání R52 – návrhová kategorie R 25,5/120, jízdní pruhy (2 pruhy pro každý směr) 4 x 3,75 m, vnější vodící proužky 2 x 0,25 m, vnitřní vodící proužky 2 x 0,50 m, střední dělicí pás (SDP) 3,00 m, zpevněná krajnice 2 x 2,50 m a nezpevněná krajnice 2 x 0,50 m. SDP je podle potřeby ve směrových obloucích rozšiřován.

**SO 6102 MÚK Mikulov-sever**

Hlavní součásti SO 6102 tvoří čtyři křižovatkové větve MS1, MS2, MS3, MS4. K objektu přísluší terénní úpravy vnitřních ploch křižovatky a služební sjezdy (4 ks). Větve MS1, MS3 a MS4 (část) jsou jednopruhé, větev MS2 a zbytek části MS4 jsou dvoupruhy.

Do doby realizace navazující II. etapy výstavby R52, která není součástí tohoto územního rozhodnutí je vyřešena organizace dopravy s označením jako provizorní a je znázorněna v části D.1 dokumentace, přesto je však stavba 5206 v úseku km 34,550 až 38,445, schopna je samostatně působit. Větve MS1 a MS2 jsou vedeny převážně v zářezu a větve MS3 a MS4 převážně v násypu. Celková délka úpravy křižovatkových větví je 688 m a nejsou na nich situovány žádné mostní objekty.

Šířkové uspořádání – jednopruhé větve MS1 (návrhová rychlost =  $v_c = 60\text{ km/h}$ ), MS3 ( $v_c = 60\text{ km/h}$ ) a MS4 ( $v_c = 45\text{ km/h}$ ): jízdní pruh 1 x 3,25 m (+ rozšíření v oblouku), vodící proužky 2 x 0,25 m, zpevněná krajnice vlevo 1 x 2,00 m, zpevněná krajnice vpravo 1 x 0,50 m, nezpevněná krajnice 2 x 0,50 m.

Šířkové uspořádání – dvoupruhy větve MS2 a MS4 ( $v_c = 45\text{ km/h}$ ), jízdní pruhy 2 x 3,25 m (+ rozšíření v oblouku), vodící proužky 2 x 0,25 m, zpevněná krajnice 2 x 0,50 m, nezpevněná krajnice 2 x 0,25 m.

**SO 6115 Přeložka silnice II/414**

V důvodu výstavby MÚK Mikulov-sever je vyvolána přeložka stávající silnice II/414 v délce 630 m. Přeložená trasa II/414 je směrově mírně zvlněná podél stávajícího přímého úseku II/414 a podél větrolamu, těleso přeložené II/414 je převážně v násypu.

Na přeložku silnice II/414 jsou připojeny křižovatkové větve MÚK Mikulov-sever ve dvou úrovních stykových křižovatkách. Mezi křižovatkami je situováno mimoúrovňové křížení II/414 s trasou R52 – nový most SO 6208. Související dílčí úpravu připojení komunikace z průmyslové zóny řeší SO 6115.1 a úpravu připojení účelových komunikací a sjezdů SO 6115.2 a 6127.

Šířkové uspořádání II/414 – návrhová kategorie S 7,5/70, jízdní pruhy 2 x 3,00 m, vodící proužky 2 x 0,25 m, nezpevněná krajnice 2 x 0,50 m.

#### **SO 6115.1 Přeložka silnice II/414 – úprav místní komunikace vlevo v km 0,428**

V souvislosti s přeložkou silnice II/414 (SO 6115) se upravuje odbočný oblouk v křižovatce se stávající komunikací do průmyslové zóny.

#### **SO 6115.2 Přeložka silnice II/414 – sjezd vpravo v km 0,975**

Nový sjezd se bude zřízen v místě stávajícího rušeného. Vozovka nové části sjezdu bude vedena ve směrovém oblouku, který zajistí kolmé připojení na přeložku silnice II/414.

#### **SO 6116.1 Doprovodná silnice I. Třídy**

Objekt zahrnuje zřízení etapového propojení konce úpravy R52 v km 38,445 projektového staničení a stávající silnice I/52 v prostoru poblíž celnice (větev UK1). Na etapovém propojení je navržena dočasná ÚK Mikulov-jih, která je společně s úpravou připojení původní silnice I/52 ve směru od Mikulova (větev UK2) rovněž součástí SO 6116.1. Vpravo ve směru staničení větve UK1 se budou provedeny hrubé terénní úpravy, které současně zajistí plynulé navázání při dostavbě R52 v II. etapě. Celý rozsah úprav v rámci SO 6116.1 bude ve II. etapě výstavby nahrazen dostavbou MÚK Mikulov-jih. Šířkové uspořádání – návrhová kategorie S 11,5/70 (ÚK 1) resp. S 11,5/30-50 (ÚK2), jízdní pruhy 2 x 3,50 m (+ rozšíření v oblouku a pro přídatné pruhy), vodící proužky 2 x 0,25 m, zpevněná krajnice 2 x 1,50 m, nezpevněná krajnice 2 x 0,50 m.

#### **SO 6116.2 Doprovodná silnice I. třídy – sjezdy**

Tímto stavebním objektem se provedou dílčí úpravy na stávajících odstavných plochách v areálu celnice, bude zřízen služební sjezd do zbytkové plochy mezi větvemi UK 1 a UK 2 SO 6116.1. Celý rozsah úprav v rámci SO 6116.2 bude ve II. etapě výstavby nahrazen dostavbou MÚK Mikulov-jih.

#### **SO 6123 Přeložka silnice III/0523**

Trasa R52 kříží stávající silnici III/0523, kterou bylo nutno přeložit vůči R52. Přeložka silnice III/0523 vede mimoúrovňově nadjezdem (most SO 6211). Trasa přeložky je vedena přibližně ve stopě stávající komunikace, avšak po nově zbudovaném násypu. Začátek úpravy je v prostoru průmyslové zóny Mikulova (ul. Jiráskova), konec úpravy je v místě začátku dříve provedené rekonstrukce silnice dál směrem ke st. hranici.

Přeložkou silnice III/0523 bylo dotčeno celkem 5 sjezdů, jenž budou směrově a výškově upraveny v rámci SO SO 6123.1-4 a SO 6127.

Cca do km 0,270 přeložky je komunikace navržena se dvěma jízdními pruhy v návrhové kategorii S 6,5/40 (šířka jízdních pruhů 2,75 m). Dále ve směru staničení se aplikuje kategorie, na kterou se navazuje v konci úseku (tj. jeden jízdní pruh a dva postranní víceúčelové cyklopruhy).

#### **SO 6123.1 Přeložka silnice III/0523 – sjezd vlevo v km 0,113**

Nový sjezd se zřídí v místě stávajícího sjezdu do provozovny sběrných surovin. Minimální šířka vozovky sjezdu je 5,0 m a směrem k připojení na silnici III/0523 se rozšiřuje odbočnými oblouky pro usnadnění pohybu větších nákladních vozidel. Po směru staničení přeložky silnice III/0523 na sjezd přímo navazuje další sjezd k trafostanici (SO 6123.2). Podélný silniční příkop bude v místě křížení se sjezdem převeden propustkem.

**SO 6123.2 Přeložka silnice III/0523 – sjezd vlevo v km 0,128**

Nový sjezd se zřídí v místě stávajícího sjezdu k rampě trafostanice. Minimální šířka vozovky sjezdu je 4,0 m a směrem k připojení na silnici III/0523 se rozšiřuje odbočnými oblouky, resp. navazuje přímo na plochu sousedního sjezdu v rámci SO 6123.1. Podélný silniční příkop bude v místě křížení se sjezdem převeden propustkem.

**SO 6123.3 Přeložka silnice III/0523 – sjezd do firmy Gebauer**

Nový sjezd se zřídí v místě stávajícího sjezdu do provozovny firmy Gebauer & Griller vpravo v km 0,077 přeložky silnice III/0523. Minimální šířka vozovky sjezdu je 6,0 m a směrem k připojení na silnici III/0523 se rozšiřuje odbočnými oblouky pro usnadnění pohybu velkých nákladních vozidel (návěsové soupravy).

**SO 6123.4 Přeložka silnice III/0523 – sjezd na pozemek firmy VAK Břeclav**

Nový sjezd se zřídí v místě sjezdu na skládku sypkých hmot společnosti VAK Břeclav (realizován v rámci související stavby) vpravo v km 0,141 přeložky silnice III/0523. Minimální šířka vozovky sjezdu je 3,0 m a směrem k připojení na silnici III/0523 se rozšiřuje odbočnými oblouky pro usnadnění pohybu větších nákladních vozidel.

**SO 6124 Příjezd k sedimentační nádrži v km 35,000****SO 6125 Příjezd k sedimentační nádrži v km 37,050****SO 6126 Příjezd k sedimentační nádrži v km 37,600****SO 6128 Příjezd k sedimentační nádrži v km 38,650**

Všechny příjezdy k sedimentačním nádržím (dešťové usazovací nádrže, zkráceně DUN) jsou koncipovány jako krátké slepě ukončené komunikace se šířkou vozovky 4,0 m. Příjezdy jsou přednostně napojeny na hlavní trasu R52 a jsou kryty závorou nebo oplocením. V případě společného umístění DUN a retenční nádrže (RN) slouží sjezdy i pro obsluhu RN.

Základní šířkové uspořádání – jízdní pruh 1 x 4,0 m, nebezpečná krajnice 2 x 0,5 m.

**SO 6127 Polní cesty (PC)**

Je navrženo celkem 2283 m polních cest (buď nové, přeložky nebo prodloužení). Z celkové délky 908 m představují hlavní polní cesty s asfaltovým povrchem (návrhová kategorie P 4,0/20-30) a 1375 m vedlejší polní cesty s povrchem z nestmeleného materiálu (návrhová kategorie P 3,0/20). Stavební objekt zahrnuje celkem 11 samostatných úseků polních cest (PC):

- PC 1.1 cca km 36.000 R52 (D52)
- PC 1.2 cca km 36.200 R52 (D52)
- PC 1.3 km 36.200-37.100 R52 (D52)
- PC 1.4 u vlakového nádraží
- PC 1.5 km 0.495 II/414
- PC 1.6 km 0.467 II/414
- PC 2.1 km 37.600-37.750 R52 (D52)
- PC 2.2 cca km 37.700 R52 (D52)
- PC 2.3 km 37.700-37.800 R52 (D52)
- PC 2.3 km 37.800-37.950 R52 (D52)
- PC 2.4 cca km 38.250 R52 (D52)

Na polních cestách jsou navrženy tři mosty (SO 6218) a tři propustky. Šířkové uspořádání – kategorie P 4,0/20-30 (hlavní polní cesty), jízdní pruh 3,00 m, nebezpečná krajnice 2 x 0,50 m. Šířkové uspořádání – kategorie P 3,0/20 (vedlejší polní cesty), jízdní pruh 3,00 m.

**SO 6161 Provizorní dopravní značení**

Během realizace stavby dojde k dopravním omezením na stávající síti silnic a místních a účelových komunikací. Dle zásad organizace výstavby budou provedeny částečné i úplné

uzavírky vyžadující zřízení objízdných tras. Regulace dopravy bude zajištěna přechodným dopravním značením (svislým a vodorovným) osazeným v rámci SO 6161.

### **SO 6162 Definitivní dopravní značení silnice R52 a silnic I. třídy**

### **SO 6163 Definitivní dopravní značení silnic II. a III. třídy**

### **SO 6164 Definitivní dopravní značení ostatních komunikací**

Objekty obsahují trvalé svislé a vodorovné dopravní značení, které bude osazeno na ploše objektů pozemních komunikací a jejich mostů. Veškeré součásti dopravního značení budou umístěny na silničním pozemku. Svislé dopravní značky budou umístěny vedle vozovky a na jedné portálové konstrukci (SO 6193.2). Rozhraní mezi SO 6162, SO 6163 a SO 6164 jsou legislativně definovány na základě hranic mezi komunikacemi různých kategorií a tříd.

### **SO 6171 Rekonstrukce komunikací užívaných stavbou**

Objekt se obsahuje opravy komunikací využívaných jako objízdné trasy stavby. Pro účely návrhu oprav bude těsně před začátkem realizace stavby pořízena jejich pasportizace zohledňující jejich aktuální stavební stav. Opravy následně odstraní škody způsobené zvýšenou intenzitou dopravy na základě porovnání pasportizace a konečného stavu po zrušení objízdek.

### **SO 6181 Oplocení silnice R52 (D52)**

Primárně pro zamezení vstupu zvěře na pozemek R52 (D52) je souvisle v celé délce úpravy (mimo mosty) navrženo oboustranně drátěné oplocení. V prostoru MÚK Mikulov-sever je oplocení vytaženo až cca do poloviny délky křižovatkových větví. Na oplocení budou provedeny branky a brány. V lokalitě u celnice je oplocení R52 (D52) navázáno na stávající oplocení celníště. V místech křížení R52 (D52) a větve MS2 MÚK Mikulov-sever s větrolamem jsou navrženy zvýšené dřevěné palisády zabráňující střetům ptáků a netopýrů s vozidly.

### **SO 6182.1 Oplocení areálů – betonárna**

### **SO 6182.2 Oplocení areálů – kovošrot**

V souvislosti s přeložkami pozemních komunikací (v případě SO 6182.1 je to polní cesta 1.4 a v případě SO 6182.2 je to polní cesta 2.1) je nutné nahradit dotčené úseky oplocení přiléhajících areálů. Nové oplocení bude provedeno obdobným konstrukčním typem jako je stávající – v obou případech půjde o betonové prefabrikované dílce do betonových sloupků. Celková délka nového oplocení (3 úseky) dosahuje  $30 + 40 + 40 = 110$  m. Rušení stávajících plotů je součástí SO 6020.

### **SO 6193.2 Portály dopravního značení**

### **SO 6196 Portály pro elektronické mýto**

Jediný poloportál DZ (SO 6193.2) bude zřízen v km 38,075 R52 (D52) jako dočasný pro potřeby navěštění odbočení v ÚK Mikulov-jih na příjezdu od Brna. V další etapě výstavby R52 (D52) bude tento poloportál zrušen bez náhrady. Portál pro EM (SO 6196) je situován v km 37,950 R52 (D52) a je navržen jako jedna nosná konstrukce překračující oba jízdní pásy.

## **Mostní objekty a zdi (další podrobnosti uvádí technická zpráva v části D.2 projektové dokumentace)**

### **SO 6208 Most na silnici II/414 v km 0,749 přes R52 (D52)**

Jedná se o most o čtyřech polích situovaný v km 0,749 přeložky silnice II/414. Nosná konstrukce je tvořena spojitou monolitickou betonovou předpjatou konstrukcí o 4 polích; založení je hlubinné na vrtaných velkopřůměrových pilotách. Mostní konstrukce převádí přeložku II/414 přes R52. Trasa II/414 leží na násypovém tělese výšky až 6 m; komunikace R52 (D52) je vedena pod mostem v úrovni okolního terénu. Šířka asfaltové vozovky na mostě je 10,5 m (kategorie S 7,5/70 + přídatný pruh šířky 3,0 m); šikmost mostu je cca 92<sup>g</sup>.

### **SO 6209 Most na rychlostní silnici R52 v km 36,120 přes Slanisko a železniční trať**



Jedná se o most o devíti polích situovaný v km 36,120 komunikace R52 (D 52). Nosná konstrukce sestává ze dvou samostatných částí (každá pro jeden jízdní pás komunikace), které jsou tvořeny monolitickou trémovou konstrukcí z předpjatého betonu, založení je hlubinné na vrtaných velkopřůměrových pilotách. Most převádí komunikaci přes slanisko, železniční trať a dvojici polních cest. Trasa R52 (D52) je u opěr vedena v násypu výšky cca 9,0 m; stávající terén pod mostem se výškově neupravuje. Šířka asfaltové vozovky na mostě je u levého mostu 11,75 m a u pravého mostu 13,0 m (kategorie R (D) 25,5/120 + přídatný pruh šířky 3,25 m vpravo).

#### **SO 6210 Most na rychlostní silnici R52 v km 37,057 přes potok Turoid**

Jedná se o most o jednom poli v km 37,057 R52 (D52). Nosná konstrukce je tvořena monolitickým ŽB rámem a sestává ze dvou samostatných částí (každá pro jeden jízdní pás komunikace), založení je hlubinné na vrtaných velkopřůměrových pilotách. Most převádí komunikaci přes drobný vodní tok – potok Turoid (zvaný též Mikulovský odpad 5). Trasa R52 (D52) leží na násypovém tělese výšky cca 2,5 m, dno potoka je oproti stávajícímu stavu prohloubeno cca o 30 cm. Šířka asfaltové vozovky na mostě je 2 x 11,75 m (kategorie R (D) 25,5/120). Křížení vodního toku vůči ose R52 (D52) je výrazněji šikmé (cca 84°).

#### **SO 6211 Most na silnici III/0523 v km 0,242 přes R52 (D52)**

Jedná se o most o dvou polích situovaný v km 0,242 přeložky silnice III/0523. Nosná konstrukce je tvořena spojitou monolitickou betonovou předpjatou konstrukcí; založení hlubinné na vrtaných velkopřůměrových pilotách. Mostní konstrukce převádí silnici III/0523 Mikulov – Pottenhofen; přemostňovanou překážku tvoří komunikace R52. Trasa III/0523 probíhá po násypovém tělese výšky cca 6 m; komunikace R52 je vedena pod mostem přibližně v úrovni okolního terénu. Šířka asfaltové vozovky na mostě je 6,5 m (kategorie S 6,5/40); šikmost mostu je cca 98°.

#### **SO 6212 Most na rychlostní silnici R52 v km 37,744 přes Mikulovský odpad 1**

Jedná se o most o jednom poli v km 37,744 R52 (D52). Nosná konstrukce mostu je tvořena monolitickým ŽB rámem a sestává ze dvou samostatných částí (každá pro jeden jízdní pás komunikace); založení je hlubinné na vrtaných velkopřůměrových pilotách. Most převádí komunikaci přes polní cestu a přes drobný vodní tok Mikulovský odpad 1. Trasa R52 (D52) leží na násypovém tělese výšky cca 4,5 m; dno potoka zůstává výškově ve stávajícím stavu. Šířka asfaltové vozovky na mostě je 2x 11,75 m (kategorie R (D) 25,5/120). Podjezdová výška na přemostňované polní cestě je pouze 3,02 m, neboť tato nebude soužit zemědělské dopravě, ale pouze provozu pěších a cyklistů.

#### **SO 6216 Ekodukt přes rychlostní silnici R52 (D52) v km 38,401 50**

Most převádí lokální biokoridor propojující biocentra Šibeničnický a Bažantnice přes R52 (D52) v km 38,401 50 v blízkosti Šibeničnického vrchu. Nosná konstrukce je tvořena železobetonovou klenbou o 2 polích s rozpětím přes oba jízdní pásy R52 (D52) (šířka vozovky 2x12,0 m; kategorie R 25,5/120 + 2x přídatný pruh šířky 3,25 m). Nosná konstrukce mostu s celkovou šířkou 35,0 m je přesypána, přičemž přesypávka tvoří zemní těleso převáděného biokoridoru, který je v koruně široký 20,0 m. Na hranách koruny ekoduktu jsou navrženy dřevěné stěny výšky 2,0 m zajišťující pohledové oddělení migrační trasy od silniční dopravy. Trasa R52 (D52) je vedena v místě ekoduktu v odřezu svahu Šibeničnického vrchu. Před a za ekoduktem jsou jako součást SO 6216 navrženy gabionové zárubní zdi, které navazují na krajní podpěry klenby a půdorysně jsou vedeny rovnoběžně s osou R52 (D52).

#### **SO 6217 Most na rychlostní silnici R52 v km 37,628 přes Mikulovský odpad 3**

Jedná se o most o jednom poli v km 37,628 R52. Nosná konstrukce je tvořena přesýpaným monolitickým železobetonovým rámem; založení je hlubinné na vrtaných velkopřůměrových

pilotách. Most převádí komunikaci přes drobný vodní tok Mikulovský odpad 3. Trasa R52 (D52) leží na násypovém tělese výšky cca 3,5 m a výška přesypávky nad nosnou konstrukcí mostu je min. 1,5 m. Dno potoka je oproti stávajícímu stavu zahloubeno cca o 60 cm. Šířka vozovky R52 (D52) v koruně je dána kategorií R 25,5/120.

### **SO 6218 Mosty na polních cestách**

Objekt zahrnuje celkem tři samostatné mosty na polních cestách budovaných v rámci SO 6127 (cesty označené 1.4, 2.1 a 2.3). Ve všech případech se jedná o jednoplošné železobetonové rámové nepřespané konstrukce přes drobné vodní toky, založené hlubině na vrtaných velkopřůměrových pilotách.

#### Most na polní cestě 1.4 přes potok Turolď u nádraží

Šířka nosné konstrukce (tj. i šířka asfaltové vozovky na mostě) je proměnná vzhledem k prostorovým potřebám rozdělení polních cest těsně za mostem – minimální volná šířka je cca 7,0 m. Trasa polní cesty je vedena v mírném násypu výšky cca 0,5 m; dno potoka je upraveno ve stávající poloze a před mostem navazuje prohrábka koryta.

#### Most na polní cestě 2.1 přes Mikulovský odpad 3

Šířka asfaltové vozovky na mostě je 5,5 m; volná šířka mezi zábradlím mostu je min. 6,5 m. Trasa polní cesty je vedena v mírném násypu výšky zhruba 1,0 m; dno potoka je v místě křížení prohloubeno cca o 60 cm vč. navazujících úprav koryta. Vzhledem k blízkosti mostu SO 6217 na R52 je objekt 6128.2 navržen na stejná průtočná množství.

#### Most na polní cestě 2.3 přes Mikulovský odpad 1

Šířka asfaltové vozovky na mostě je 5,5 m; volná šířka mezi zábradlím mostu je min. 6,5 m. Trasa polní cesty je vedena v násypu výšky zhruba 2,0 m; dno potoka je upraveno přibližně ve stávající poloze. Vzhledem k blízkosti mostu SO 6212 na R52 (D52) je objekt 6128.3 navržen na stejná průtočná množství.

### **Vodohospodářské objekty**

**SO 6305 Středová kanalizace v km 34,550 – 35,950**

**SO 6306 Středová kanalizace v km 36,300 – 37,060**

**SO 6307 Středová kanalizace v km 37,060 – 37,750**

**SO 6308 Středová kanalizace v km 37,750 – 38,550**

Čtyři uvedené stavební objekty představují dešťovou kanalizaci R52 (D52), která je vedena převážně ve středním dělicím pásu komunikace a odvádí vodu z povrchu vozovky do vybraných drobných vodotečí. Kanalizace v dílčích úsecích (viz staničení v názvech jednotlivých SO) pokrývá souvisle celý budovaný úsek R52 (D52). Mezeru mezi km 35,950 a 36,300 zabírá estakáda přes slanisko, kde odvodnění zabezpečuje podélné kanalizační potrubí v rámci SO 6209 (na obou koncích mostu je připojeno do středové kanalizace). Kanalizace SO 6308 vybíhá z důvodu vybudování potřebného vyústění do povrchového odvodňovacího systému mimo obvod budovaného úseku R52 (D52) a zčásti zajišťuje i odvodnění etapového propojení R52 (D52) na stávající silnici I/52 (etapové součásti kanalizace budou ve II. etapě dostavby R52/D52 nahrazeny definitivním řešením). Všechny kanalizace jsou navrženy z plastových trub DN dle konkrétního průtočného množství. Těsně před vyústěním do recipientů jsou kanalizace vedeny přes DUN – viz SO 6314, 6315, 6318 a 6319 a kanalizace SO 6305 navíc přes retenční nádrž (RN, SO 6320). Souběžně bude uloženo potrubí a další zařízení, která budou v navazující etapě dostavby R52 (D52) sloužit k odvádění vod s obsahem chloridů ze zimní údržby pomocí čerpání. V I. etapě provozu se s jejich využitím neuvažuje.

**SO 6314 Sedimentační nádrž v km 35,000**

**SO 6315 Sedimentační nádrž v km 37,050**

**SO 6318 Sedimentační nádrž v km 37,600**

**SO 6319 Sedimentační nádrž v km 38,650**

Čtyři uvedené stavební objekty zahrnují dešťové usazovací nádrže (DUN) umístěné před vyústěním kanalizací SO 6305, 6306, 6307 a 6308 do recipientů (resp. v prvním případě do RN). Funkce DUN spočívá v tom, že postupným průtokem vody nádrží dochází k sedimentaci nerozpuštěných látek a u dna se postupně vytváří vrstva zachycených kalů. V odlučovači ropných látek dochází k oddělování částic ropných látek, které se uvolňují a stoupají k hladině. Koalescenční bariérou se z vody odstraňují nejmenší částičky ropných látek. Takto přečištěná voda odtéká do recipientních toků (příp. nejprve do RN). DUN jsou navrženy jako betonové prefabrikované podzemního typu. Nádrže budou vybaveny prostory, které budou navazující etapě stavby R52 (D52) sloužit k retenci, čerpání a odvádění vod s obsahem chloridů ze zimní údržby. V I. etapě provozu se s jejich využitím neuvažuje.

### **SO 6320 Retenční nádrž v km 35,0 vč. odpadního koryta**

Retenční nádrž je navržena v místě vyústění kanalizace (SO 6314) a příkopů komunikací do recipientní vodoteče v km 35,0 R52 (D52). Minimální kapacita RN je navržena na základě požadavků správce navazujícího vodního toku (bezejmenný meliorační odpad ústící do Dunajovického potoka). RN je dimenzována na objem, který odpovídá přítoku z nových zpevněných ploch v dotčeném povodí Dunajovického potoka při návrhové dešťové srážce. RN je navržena jako zemní otevřená s půdorysnými rozměry cca 45 x 35 m. Sklony svahů nádrže jsou min. 1:2. Odtok z nádrže je zajišťován sdruženým objektem a odpadním potrubím, které ústí do otevřeného odpadního koryta v podélném spádu 3,1 ‰. Tvar koryta je lichoběžníkový (šíře dna 1,0 m; svahy 1:2 nezpevněné – ohumusovány a zatravněny). Na konci úpravy koryto plynule navazuje na stávající meliorační odpad upravovaný v rámci SO 6322.

### **SO 6322 Úprava stávajícího melioračního odpadu v km 35,0**

Upravovaný odpad patří k tokům se stálým průtokem. Z důvodu výškového navázání dna na odpadní koryto z RN je nutné provést prohrádku stávajícího koryta (lichoběžníkové, nezpevněné, šířka dna cca 1,0 m; sklony svahů 1:1,5) a v následném úseku prohloubení potoka až po dosavadní konec otevřeného průběhu (lichoběžníkový tvar koryta; šíře dna 1,0 m; svahy 1:2 nezpevněné – ohumusovány a zatravněny). Celková délka úpravy dosáhne cca 100 m. Na začátku bude provedena úprava současného výústního objektu meliorací (DN 600) a nové vypouštěcí potrubí závlahového vodovodu. V okolí těchto objektů bude koryto zpevněno.

### **SO 6323 Úprava koryta potoka Turoid**

Upravovaný potok patří k tokům se stálým průtokem. Jeho koryto je nutné upravit na dvou místech. Výše po toku (1. úsek, u železniční stanice) dojde pouze k prohrádce a úpravě svahování stávajícího koryta na délce přibližně 25 m v souvislosti s výstavbou SO 6127 (polní cesta 1.4) a SO 6128 (most 6218.1). Koryto v rámci SO 6323 se provede jako lichoběžníkové nezpevněné se šířkou dna 1,0 m a sklony svahů 1:1,5.

Níže po toku (2. úsek, v křížení s R52/D52) dojde k prohloubení koryta na celkové délce přibližně 310 m. Součástí SO 6323 jsou úseky prohrádky před souvisejícím mostem SO 6210 i za ním. Zahloubené koryto (v maximu o 50 cm) se provede jako lichoběžníkové nezpevněné (svahy budou ohumusovány a zatravněny). Sklon svahů je navržen v hodnotě 1:2, šíře dna je 1,5 m. Do upraveného koryta je zaústěna kanalizace SO 6306 a příkopy.

### **SO 6324 Úprava koryta potoka Mikulovský odpad 3**

Stávající vodoteč představuje uměle vytvořené otevřené koryto, které slouží jako odlehčovací odpad městské kanalizace. Koryto bude prohloubeno na celkové délce 395 m, přičemž prvních 95 m je součástí SO 6218 a SO 6217. Tyto dva mosty překračují vodní tok a zahrnují zpevnění koryta toku kamennou dlažbou do betonu. Zbylý úsek úpravy potoka za mostem SO 6217 (délky přibližně 300 m) je součástí SO 6324. Dno potoka bude zahloubeno maximálně o 60 cm. Upravené koryto je lichoběžníkové nezpevněné (svahy budou jen ohumusovány a zatravněny). Sklon svahů je navržen v hodnotě 1:2 a šíře dna je 1,0 m. Do koryta potoka je zaústěna kanalizace SO 6307 a z levé i pravé strany dva silniční příkopy.

**SO 6332 Přeložka vodovodu DN 100 v km 38,40**

Předmětem objektu je nahrazení stávajícího přívodního řadu DN 100 pro zásobování areálu celnice pitnou vodou. Stávající vodovod bude křížen novými komunikacemi ve velkých délkách. Proto je navržena přeložka z potrubí PVC DN 110 v délce cca 302 m. V místě křížení s provizorním napojením na silnici I/52 v km 0,204 je navrženo uložení do chráničky DN 200. Odpojené potrubí bude vodotěsným způsobem zaslepeno a ponecháno v zemi.

**SO 6336 Výtlačný řad ČS – VDJ v km 36,00**

Objekt obsahuje přeložku výtlačného vodovodního řadu v prostoru plánované komunikace R52 (D52). Křížení s komunikací je navrženo kolmé pod estakádou. Prostorové řešení navazuje na stávající potrubí, vodovod je navržen s jednostranným podélným sklonem ke konci úpravy, kde se v místě napojení nachází stávající odkalení. Přeložka je navržena z PE v profilu DN 280, v délce cca 122 m.

**SO 6337 Výtlačný řad ČS – VDJ v km 37,35**

Předmětem stavebního objektu je přeložka výtlačného vodovodního řadu DN 280 PE vedeného podél plánované komunikace R52 (D52). První část je v místě nově zřizovaného nadjezdu nad hlavní trasou – přeložka silnice III/0523 (SO 6123). Je zde navržena přeložka z trub PE 280 v délce cca 88 m, pod silničním násypem v chráničce DN 400. Křížení s komunikací je navrženo kolmé ve staničení km 0,197. Na novém úseku potrubí bude zajištěno odvětrání řadu náhradou za zrušené stávající. Druhá část objektu je situována v km 37,59 – 37,77 R52, kde stávající vodovod kříží nové kanalizace, prohlubovaný Mikulovský odpad 3 a propustek na nové polní cestě. Je navržena přeložka z trub PE 280 v délce cca 189 m, vedená dál od tělesa R52 (D52).

**SO 6347 Přeložka závlahového řadu v km 35,04**

Předmětem stavebního objektu je přeložka stávajícího výtlačného závlahového řadu z ČS3 v km 35,048 navrhované silnice R52 (D52). Je navrženo kolmé křížení v obdobné trase jako stávající výtlačný řad, potrubí PE DN 150 dl. 240 m. Část potrubí procházející pod komunikací R52 (D52) (SO 6101) je umístěna v plastové chráničce DN 250, dl. 54 m. Součástí objektu je i připojení odkalovacího potrubí DN 80 dl. 4 m, napojeného do koryta melioračního odpadu v rámci SO 6322. Závlahové potrubí bude částečně vedeno v souběhu s melioračním odpadem (řeší SO 6320 a 6322).

**SO 6351 Úpravy meliorací**

Objekt je složen ze čtyř úseků:

- 1) V km 34,520 – km 35,380 jsou podél tělesa R52 (D52) navrženy nové svodné drény M2, M2-1, M2-2 a M2-3 celkové délky cca 857 m + odvodňovací potrubí délky cca 13 m. Jednotlivé úseky jsou vyústěny do příkopu komunikace.
- 2) V km 36,275 – 36,875 jsou podél levé strany tělesa R52 (D52) navrženy svodné drény celkové délky cca 595 m, které se spojují v nejnižším místě terénu, odkud je voda dále vedena svodným drénem M3 pod komunikací (bude použito neděrované potrubí) a dále až do stávajícího melioračního odpadu (Mikulovský odpad 5).
- 3) V km 36,875 – 37,046 je navržen sběrný drén M4 délky cca 170 m umístěný v souběhu s levým příkopem podél R52 (D52) a zaústěný do potoka Turolď (Mikulovský odpad 4).
- 4) V úseku km 37,200 – 37,300 je podél levé strany R52 (D52) navržen svodný drén M5 celkové délky cca 116 m, který následně prochází pod tělesem komunikace v neděrovaném potrubí a pokračuje směrem k potoku Turolď, kde je vyústěn. Navržená drenáž kříží stávající svodný drén, proto je možné po ověření funkčnosti tohoto drénu využít v konečném úseku stávající potrubí.

**SO 6352 Přeložka melioračního potrubí DN 800 v km 38,380**

Předmětem objektu je přeložka stávajícího kanálu Mikulovského melioračního odpadu 5 v jeho koncovém úseku, kde se nachází vyústění potrubí DN 800. Trasa přeložky potrubí je navržena tak, aby kolmo křížila navrhovanou komunikaci. Je navrženo betonové potrubí DN 800 celkové délky cca 145 m. Potrubí je ukončeno výústním objektem do Mikulovského odpadu 5. Koryto je v místě vyústění opevněno kamennou dlažbou. Dlažba je vytažena do břehů na výšku přítokového potrubí. Opevnění je ukončeno betonovým prahem. Vzhledem k zanesenému dnu potoka včetně vyústěné trouby bude nutné přikročit k vyčištění potoka v délce min. 200 m v horním úseku až o 0,40 m. Součástí je i zkrácení koryta vodního toku posunutím vyústění mimo těleso navržené komunikace.

## **Elektro objekty**

### **SO 6403 Přeložka vedení VVN v km 35,500**

Stávající vzdušné vedení VVN 110 kV č. 5513 křížuje R52 (D52) v km 35,5 projektového staničení. Niveleta komunikace se pohybuje v zářezu hloubky do 1 m pod úroveň stávajícího terénu, výška vedení nad povrchem komunikace odpovídá ČSN EN 50341-3, tedy min. 7 m. Na stávajících stožárech č. 99 a 100 před a za křížením R52 (D52) bude tudíž provedena pouze výměna stávajících závěsů za nové bezpečnostní a na stožáru č. 101 bude vyměněn stávající jednoduchý kotevní závěs za dvojitý. Parametry vedení a ochranné pásmo se úpravami nemění.

### **SO 6404 Přeložka vedení VVN v km 37,200**

Stávající venkovní vedení VVN 110 kV bude mezi stožáry č. 123 a 124 přeložené z důvodu křížení s R52 (D52). Stávající vedení by křížilo komunikaci ve výšce jen 6,2 m, což neodpovídá ČSN EN 50341-3. Přeložené vedení bude vedené ze stožáru č. 123 přes nový stožár č. 123a na stávající stožár č. 124. Stožár č. 123a bude kotevní výztužný. Mezi stožáry č. 123-124 se použijí stávající vodiče. Na stožáru č. 124 se provede výměna stávajících závěsů na dvojité nosné závěsy. V souladu s předpisy bude v místě křížení VVN a komunikace nejvyšší vodič vedení opatřen červenými kulovými značkami a stožár č. 123a bude opatřen červenobílým nátěrem. Součástí přeložky je i optická trasa vedená v kombinovaném zemním laně.

### **SO 6414 Přeložka vedení VN v km 35,250**

Bude provedena demontáž hlavního vedení VN mezi stožáry č. 10 až 13 z důvodu kolize s výstavbou R52 (D52). Stožáry VN č. 11 a 12 budou demontované včetně konzol a základu do hloubky 1 m. Přeložka začíná na stávajícím stožáru JB č. 10. Původními vodiči bude provedeno následující pole směrem od Mikulova po nový stožár JB 10,5/20 č. 11. Další část přeložky bude provedena novými vodiči přes nový stožár JB 10,5/6 č. 12 na stávající DB č. 13. Délka přeložky cca 263 m.

### **SO 6415 Přeložka vedení VN v km 37,300**

Z důvodu kolize s výstavbou R52 (D52) a přeložky silnice III/0523 bude provedena demontáž odboček vedení VN mezi stožáry č. 30 až 3 (ul. Jiráskova) a mezi stožáry č. 30 až 3 (přípojka pro TS závlah). Stožáry VN budou demontované včetně konzol a základu do hloubky 1 m. Přeložka směr ul. Jiráskova začíná na novém příhradovém stožáru č. 30a (součást SO 6416) novými vodiči přes stožár č. 1 12/6 na stožár č. 2 12/10. V dalším poli přeložky budou použity původní vodiče na stožár č. 3. Přeložka směr TS závlah začíná na novém příhradovém stožáru č. 30b (součást SO 6416) novými vodiči na stožár č. 1 10,5/10. V dalším poli přeložky budou použity původní vodiče na stožár JB č. 3.

### **SO 6416 Přeložka vedení VN v km 37,900**

Z důvodu kolize s výstavbou R52 (D52) a přeložky silnice III/0523 bude provedená demontáž hlavního vedení VN mezi stožáry č. 29 až 36. Demontuje se přípojka pro TS ČOV. Stožáry VN č. 30 až 35 a č. 1 přípojky pro ČOV budou demontovány včetně konzol a základu do hloubky 1

m. Přeložka začíná na stávajícím stožáru JB č. 29. Původními vodiči bude provedeno následující pole po nový příhradový stožár č. 30a. Ze stožáru č. 30a se nově napojí ul. Jiráskova – řeší SO 6415. Ze stožáru č. 30a budou novými vodiči napojeny stožár č. 30b, 30c, 31 až 35. V dalším poli přeložky budou opět použity původní vodiče na stožár JB č. 36. Ze stožáru č. 34 bude novými vodiči přes ÚO na stožár č. 1 napojena trafostanice ČOV. Ze stožáru č. 30b bude nově napojena přípojka pro TS závlah – řeší SO 6415.

#### **SO 6432 Úprava VO objektu hraničního přechodu Mikulov**

Z bezpečnostních důvodů je ke stávajícímu rozvodu veřejného osvětlení (VO) celnice doplněn nový okruh pro osvětlení etapové úrovně křižovatky napojující konec obchvatu Mikulova v km 38,445 R52 (D52) na původní silnici I/52 společně s osvětlením 2 odstavných ploch celníšť. Zbytek celníšť zůstane v původním světelném okruhu, nezávislém na osvětlení křižovatky. Parametry osvětlení jsou určeny ve vazbě na charakteristické prvky komunikací dle CEN/TR 13201-1. Napojení VO bude z nové zapínací skříně osazené na konci plochy stávajícího celníšť ve směru na Mikulov. Napojení zapínací skříně bude z nové přípojkové skříně přípojky NN (SO 6490), která bude nově vyvedena z trafostanice TS Celnice a bude sloužit současně pro telematická zařízení R52 (D52). Vlastní osvětlení je navrženo svítidly LED na sloupech výšky 10 m (délka nových kabelových tras celkem cca 520 m). Do nového rozvodu budou vřazeny i stávající sloupy osvětlení prostoru celnice, a to sloupy E25, E26, E29-E32 na pravé straně komunikace a sloupy E33 až E39 na levé straně. Vzhledem k tomu, že sloupy E25, E26, E38 a E39 vychází ze stávajících skříní 1-SP4 a 5-SP4 bude nutno tyto skříně vyměnit za nové s dělenými přípojnici.

#### **SO 6434 Přeložka vedení NN – MYTO.CZ**

Stávající stánek MYTO.CZ ve vlastnictví fy To & Mi Vdf. spol. s r.o. v prostoru celnice je napojen závěsným kabelem z elektroměrového rozvaděče, který je vedený po stožárech VO. Stávající kabel bude ukončen v pojistkové skříně na stožáru VO, sveden do země a v krajnici podél I/52 a prostupem se novým kabelem v souběhu s dalšími vedením napojí stávající stánek. Souběžně s kabelem NN bude položena částečně zemní páska FeZn.

### **Sdělovací objekty**

#### **SO 6452 Přeložka kabelů SŽDC v km 36,200**

Přeložky sdělovacího dálkového a traťového kabelu a kabelu zabezpečovacího jsou vyvolány kolizí se spodní stavbou mostní estakády na komunikaci R52 (D52) přes železniční trať Břeclav – Znojmo ve stávajícím žkm 107,8 a nutností jejich ochrany po dobu výstavby mostu. Trasy všech dotčených kabelů budou sdruženy do jedné společné trasy a budou uloženy v novém multikanálu umístěném mimo prostor základu podpěry mostu a překládané polní cesty. Nová trasa je vedena paralelně se železniční tratí ve vzdálenosti cca 6,5 m od osy koleje. Poloha trasy multikanálu, počet otvorů a poloha a velikost šachet je zkoordinována s připravovanou stavbou „Revitalizace trati Břeclav – Znojmo, 2. stavba. Délka navržené trasy multikanálu je cca 91 m. Na začátku a konci přeložky na multikanál navazují krátké úseky ve volném terénu. V místě křížení s polní cestou budou kabely uloženy v chráničkách.

#### **SO 6453 Přeložky sdělovacích kabelů v km 38,4 – 39,0**

Objekt řeší přeložku místního sdělovacího kabelu veřejné telefonní sítě (VTS) vyvolanou střetem s nově navrženým tělesem R52 (D52) a přeložky I/52 v km cca 38,4 – 38,6 v místě dočasné úrovně křižovatky (ÚK) Mikulov-jih. Přeložka kabelu začíná v km 0,962 přeložky silnice I/52 (SO 6116.1, větev UK2) a končí ve stávající dělicí spojce před areálem celnice. Délka trasy je cca 300 m. Navazující přípojka sítě elektronických komunikací pro systém dopravní telematiky a elektronického mýta bude provedena výpichem ze stávající dělicí spojky před celnicí. Přípojka bude provedena novým kabelem v dl. 6 m a bude ukončena v novém rozvaděči v pilířovém provedení. Od tohoto rozvaděče povedou dva samostatné kabely – první do rozvaděče systému



dopravní telematiky v délce cca 10 m a druhý do rozvaděče systému elektronického mýta u mýtné brány v km 37,950 R52 v délce cca 656 m.

### **Dopravní telematika**

#### **SO 6481 Přípojka NN pro elektronické mýto**

Prívod NN bude vyveden ze stávající skříně s měřením umístěné u trafostanice TS „Celnice“ v areálu celnice. Kabelová trasa bude vedena podél stávajících a nových zpevněných ploch, dále ve středním dělicím pásu R52 (D52) v souběhu s dalšími silovými a sdělovacími kabely systému DIS-SOS a bude ukončena v nové svorkovnicové skříně mýtné brány v km 37,950 R52. Délka trasy kabelu je cca 860 m.

#### **SO 6482 Elektronické mýtné**

Objekt řeší technologii elektronického mýta v rámci stavby 5206 komunikace R52 (D52) instalovanou na portál v km 37,950 (SO 6196). Dle v současnosti platné koncepce jsou portály na dálnicích vybaveny pouze mikrovlnnými komunikačními jednotkami pro komunikaci s OBU (palubní jednotkou) vozidla. Součástí tohoto objektu je technologické vybavení portálu v km 37,950 a jeho zapojení do systému. Navrženo je maximální využití portálu mýta pro jiná navrhovaná telematická zařízení. Instalace portálu (jeho konstrukce) je součástí objektu 6196. Napájení mýtné brány řeší SO 6481 a datové připojení SO 6453.

#### **SO 6490 Systém SOS, DIS – přípojky NN**

Prívod NN bude vyveden ze stávající skříně s měřením umístěné u trafostanice TS „Celnice“ v areálu celnice. Nova přípojka bude sloužit pro napájení systému DIS-SOS (viz SO 6491 až 6499) a zároveň pro VO (SO 6432). Délka trasy kabelu je cca 240 m. Kabelová trasa bude vedena podél stávajících a nových zpevněných ploch a bude ukončena v přípojkové skříně v projektovém staničení km 38,580 R52 (D52).

#### **SO 6491 Systém SOS, DIS – kabelové vedení**

Objekt řeší kabelové napájecí a sdělovací vedení pro systém SOS, DIS (dálniční informační systém). Napájecí kabeláž bude vybudována v celé délce R52 (D52) a bude využita k napájení instalovaných zařízení systému. Použita je především pro hlásky SOS a pro napájení zásuvkových skříní. Kabelové komunikační připojení zajišťuje optický kabel, jehož instalace v celé stavbě je předmětem samostatného SO 6499. Metalické sdělovací kabelové propojení (SO 6491) bude instalováno mezi dvojicemi hlásek SOS a mezi určenými rozváděči telematiky.

#### **SO 6492 Systém SOS, DIS – hlásky**

Systém DIS-SOS je nezávislý systém tísňového volání určený pro instalaci na dálnicích v ČR. Hlásky budou umístěny do vytipovaných míst tak, aby nekolidovaly s dopravním řešením silnice: km 35,390 – hlavní, km 35,715 – hlavní, km 37,495 - hlavní a vedlejší.

#### **SO 6493 Systém SOS, DIS – meteostanice**

Objekt řeší instalaci meteostanic na R52 (D52) v km 35,957 a v km 38,560. Účelem meteostanic je monitorování klimatické situace v zájmových oblastech. Obě stanice jsou umístěny ve vodotěsném pouzdře, které se uchytí do výšky cca 2 m na nosný stožár (celková výška cca 12 m pro společné umístění kamer v rámci SO 6497). V km 35,957 před mostem SO 6209 je navržena plnohodnotná trvalá meteostanice s vozovkovými sondami před mostem i na mostě. V km 38,560 je navržena zjednodušená dočasná meteostanice s vozovkovou sondou, trvalé umístění bude řešeno v rámci výstavby definitivní MÚK Mikulov-jih. Napájení meteostanic bude provedeno kabelem, který je součástí SO 6491. Datové připojení meteostanic v km 35,957 bude provedeno optickým kabelem, který je součástí SO 6499. Datové připojení meteostanic v km 38,560 bude provedeno metalickým, který je součástí SO 6491.

**SO 6494 Systém SOS, DIS – kabelové šachty a prostupy**

Objekt zahrnuje zřízení kabelovodů u hlásek systému SOS a zřízení příčných a podélných kabelových prostupů pro další objekty systému SOS, DIS. Předmětem objektu je dále osazení kabelových šachet v místech odbočení kabelů z hlavní trasy vedené v ose R52 (D52). Součástí objektu je i provedení samostatných příčných kabelových prostupů o 2 až 3 otvorech (KOPODUR 110/94) k napájecímu i komunikačnímu připojení ostatního zařízení dopravní telematiky. S ohledem na budované přejezdy SDP jsou navrženy podélné kabelové prostupy o 5 trubkách KOPODUR 125/108 v délkách převážně 122 m, resp. 137 m.

**SO 6495 Systém SOS, DIS – trubky pro optické kabely**

Předmětem objektu je pokládka trubek HDPE v celém rozsahu R52/D52 pro instalaci optických kabelů (SO 6499). Trubky budou položeny v celém úseku I. etapy stavby 5206 od km 34.550 po km 38.445. Pro navazující úsek stavby II. etapy (5206.3) budou trubky zakončeny ve středové kabelové šachtě.

**SO 6496 Systém SOS, DIS – automatické sčítače dopravy**

Objekt řeší výstavbu automatického sčítače dopravy (ASD) v km 38,560 D52 (R52). ASD jsou nasazovány na hlavní silniční tahy z důvodu systematického monitorování a klasifikaci vozidel. Jednotka sčítače typu ASD3 bude osazena v rozváděči meteostanice v km 38,560. Smyčky jsou svedeny z vozovky do plastové šachty EK268 za hranu vozovky, a odtud do místa jednotky ASD.

**SO 6497 Systém SOS, DIS – kamerový systém**

Kamery budou instalovány na trase v km 35,957 (L) a v km 38,560 (L). Kamery jsou navrženy na společný 12 m stožár společně se zařízením meteostanice. Napájení bude provedeno kabelem, který je součástí SO 6491. Datové připojení bude provedeno optickým kabelem, který je součástí SO 6499. Celý systém je tvořen soustavou videokamer, přenosovým zařízením a vizualizačním a řídicím dispečinkem na příslušném SSÚRS. Dispečinky nejsou součástí této stavby, ale předpokládá se zde jejich HW a SW rekonfigurace pro rozšíření dohledu z tohoto úseku R52 (D52).

**SO 6499 Systém SOS, DIS – optický kabel DIS**

Pro dálniční systém SOS, DIS bude v celé délce stavby položen (resp. zafouknut do trubky instalované SO 6495) optický kabel dle specifikace provozovatele. Kabel bude vyveden z hlavního rozváděče telematiky v km 38,580. Přípojka je součástí SO 6453. Komunikační a datové připojení celého systému je řešeno metalickým sdělovacím kabelem společnosti CETIN do sítě VTS (do doby kompletní dostavby R52/D52; přípojka je součástí SO 6453).

**Objekty plynovodů****SO 6503 Přeložka VTL plynovodu DN 150 u MÚK Mikulov-sever**

V prostoru MÚK kříží stávající komunikace II/414 vysokotlaký plynovod DN 150, PN 40 Lednice – Mikulov z roku 1987, č. 522 11 00000 (asfaltová izolace). VTL plynovod z ocelových trub prochází větrolamem a kříží komunikaci, kde je uložen do ocelové chráničky délky cca 16,0 m, která je na obou koncích uzavřena manžetami a číhačkami včetně vývodu do objektu KVCH. Na západní straně před chráničkou je na plynovodu osazen odvodňovač a na východní straně v polním terénu objekt POB (ochrana křížení s telekomunikačním kabelem).

Nově upravovaná komunikace SO 6115 bude mít v místě křížení s plynovodem km 0,489 změněnou niveletu oproti stávajícímu stavu, která zasáhne čela chráničky a plynovod. Cca na hranici ochranného pásma nadzemního vedení VVN je navržen odklon trasy plynovodu východním směrem tak, aby křížení komunikace bylo kolmé. Plynovod prochází větrolamem (je nutné uvolnit pruh min. 2,0 m na každou stranu od hrany potrubí) a kříží komunikaci. V místě

křížení komunikace je navržen protlak DN 300 a osazení ocelové chráničky DN 300 (bez izolace) v délce 20,0 m. Výškově je chránička osazena s krytím min. 1,2 m pod navrhovanou niveletu komunikace. Za komunikací se plynovod lomí a v přímé navazuje na stávající trasu. V místě lomu je navržen orientační sloupek s objektem PKO POB. Za komunikací se plynovod lomí a v přímé navazuje na stávající trasu. Pro přeložku bude použito ocelové potrubí s třívrstvou izolací v délce cca 111,0 m.

#### **SO 6504 Přeložka VTL plynovodu DN 150 v km 37,334 – 37,960**

V km 37,334 – 37,960 R52 (D52) dochází ke kolizi vysokotlakého plynovodu Lednice – Mikulov s navrhovanou komunikací a se souvisejícími úpravami silnice III. třídy a vodních toků. Je proto navržena přeložka plynovodu. Začátek je navržen cca 20,0 m západně od upravované silnice III/0523. Trasa je vedena v mírném lomu a kříží navrhovanou úpravu komunikace v novém násypu, který je navržen pro křížení R52 (D52). Plynovod je uložen v ocelové chráničce. Za komunikací je potrubí vedeno souběžně se stávající trasou plynovodu až do km 0,255 přeložky. Zde se trasa odklání od R52 (D52) a ve vzdálenosti cca 30,0 m od ní kříží otevřená koryta potoků tak, aby potrubí bylo uloženo min. 4,0 m od nově navržených mostků. V místě křížení bude použito potrubí s ochrannou vrstvou izolace. Navrhované potrubí je dále vedeno souběžně se stávající trasou plynovodu až do konce přeložky. Pro přeložku bude použito ocelové potrubí s třívrstvou izolací, v délce cca 636,00 m.

#### **Objekty drah**

#### **SO 6452 Přeložka kabelů SŽDC v km 36,200**

Popis SO 6452 je uveden v rámci sdělovacích objektů a je zařazen dle svého čísla SO – viz výše.

#### **Objekty pozemních staveb**

#### **SO 6760 Protihluková stěna mezi km 37,980 – 38,350**

Protihluková stěna je navržena pro ochranu obytné zástavby v blízkosti navržené R52 (D52) v lokalitě Spálený mlýn na základě hlukové studie. PHS je umístěna na protihlukovém zemním valu podél levého jízdního pásu komunikace. Konstrukční výška stěny činí přibližně 2,62 m nad korunou valu, tj. cca 4,5 m nad okrajem vozovky levého jízdního pásu R52 (D52) dle požadavků hlukové studie. Jedná se o neprůhlednou stěnu, pro zabránění odrazů z ostatních zdrojů hluku je navržena jako oboustranně pohltivá. Sloupky stěny jsou navrženy ocelové z válcovaných profilů. Výplň PHS je navržena z oboustranně pohltivých panelů, např. s dřevocementovými absorbéry. Na začátku stěny je v prvních dvou polích stěny navržen výškový náběh. Sloupky budou kotveny do vrtaných pilot dl. cca 3,0 m, průměru cca 630 mm. Celková délka stěny je 376 m.

#### **Objekty úpravy území**

#### **SO 6804 Rekultivace zrušených komunikací – silnice I. třídy**

#### **SO 6805 Rekultivace zrušených komunikací – silnice II. a III. třídy**

Objekty zahrnují rekultivaci dvou oddělených úseků silnic, které jsou nahrazovány přeložkami v rámci SO 6115 a 6116.1. Jedná se o silnice II/414 (SO 6805) resp. původní I/52 (SO 6804). Vybourání a odvoz konstrukčních vrstev původních komunikací řeší SO 6020. Součástí rekultivace jsou následné terénní úpravy (odtěžení nebo zarovnání zemního tělesa) a rozproštění ornice v tl. min. 0,20 m (rekultivované plochy nejsou určeny k zemědělskému využití, ale budou pouze zatravněny). Vegetační úpravy jsou součástí SO 6811.

#### **SO 6811 Vegetační úpravy silnice R52 a silnic I. třídy**

#### **SO 6812 Vegetační úpravy silnic II. a III. třídy**

#### **SO 6814 Vegetační úpravy ostatní**

Stavební objekty 6811, 6812 a 6814 zahrnují vegetační úpravy tělesa navrhované komunikace R52 (D52) a navazujících silnic I., II. a III. třídy a místních a účelových komunikací. Rozdělení na 3 samostatné objekty je provedeno dle klíče budoucího vlastnictví (správcovství). Objekty souhrnně řeší doprovodné vegetační úpravy v podobě většinou nesouvislých skupin stromů, volně rostoucích liniových keřových porostů a stromořadí dle aktuálních prostorových podmínek, zásad architektonického řešení a podmínek začlenění stavby do krajiny.

### **SO 6830 Rekultivace – kompenzační opatření Slanisko**

V rámci návrhu opatření soustředěných do SO 6830 je nutné kompenzovat zásah do pozemku parc. č. 7723 (katastrální území Mikulov na Moravě) a jeho okolí, kde bylo v minulosti zjištěno cenné společenstvo slanomilných druhů rostlin a živočichů. Navržené vedení komunikace R52 D(D52) je v tomto úseku na estakádě (SO 6209), díky níž jsou přímé trvalé zásahy stavby maximálně omezeny. Pro návrh kompenzačních opatření byla plocha slaniska rozdělena na tři dílčí plochy:

- 1) Plocha stávajícího vymezení (část pozemků parc. č. 7723 a 8220); na této ploše nebudou během výstavby prováděny žádné činnosti vyjma nutných zásahů při založení a stavbě podpěr estakády a pojezdů stavební techniky.
- 2) Plocha hlavní kompenzace zásahu (část pozemku parc. č. 7716 a 8215); morfologie terénu i v minulosti provedené studie potvrzují velký potenciál této plochy pro rozvoj slaništního společenstva; k uplatnění tohoto potenciálu není nutné provádění terénních úprav (postačí změna současného ekonomicky motivovaného intenzivního zemědělského hospodaření na management primárně cílící k dosažení požadovaných ekologických funkcí).
- 3) Plocha odstranění navážky (část pozemku parc. č. 7723); východní polovina pozemku byla v minulosti negativně ovlivněna navezením 60-80 cm vysoké navážky; po odstranění této navážky je předpokládána možnost opětovného rozvoje slanomilné vegetace.

Na uvedených plochách, bude prováděn management ve prospěch slaništního společenstva, který bude zahrnovat pravidelnou orbu, vláčení či bránování, popř. pastvu dobytka. Uvedené zásahy nebudou prováděny současně na celé ploše (vždy se ponechá celkem 1/5 až 1/4 plochy bez zásahu). Na severní a západní straně plochy slaniska je navrženo ochranné pásmo – zatravněný pás navržený za účelem zachycení potenciálních splachů z okolních zemědělsky intenzivně využívaných polí. Součástí SO 6830 je též úprava stávající meliorační šachty v jihovýchodním cípu biotopu.

### **SO 6831 Přístupy k ekoduktu Šibeniční vrch**

Přístupy jsou tvořeny zemním tělesem s korunou šířky cca 20 m, kterou představuje převážně násyp nad objektem ekoduktu (SO 6216) a šikmé přístupové rampy k němu z obou stran komunikace R52 (D52). Násypové těleso dosahuje výšky až 8 m nad původním terénem a je vzájemně provázáno se zemním tělesem okolních komunikací (SO 6101 a 6116.1) vč. navrženého protihlukového valu. Po provedení obsypu nosné konstrukce ekoduktu (řeší SO 6216) se v rámci SO 6831 provede vlastní násyp přístupů k ekoduktu, a to ze zemin vytěžených v prostoru stavby a nevhodných do silničních násypů (přednostně se užijí hlíny, příp. písčité hlíny). Povrch zemního tělesa bude ohumusován (svahy v tl. min. 0,15 m; rovinné části v tl. min. 0,20 m). Celkový rozsah zemních prací v rámci SO 6831 je patrný např. z části D.8.2 projektové dokumentace. Vegetační úpravy ekoduktu vč. zatravnění jsou součástí SO 6814.

### **SO 6832 Terénní úpravy a rekultivace ostatní**

Stavební objekt zahrnuje rekultivace ploch dočasného záboru stavby. Způsob rekultivace těchto ploch se liší dle druhu využití pozemků:

- 1) nezemědělská půda (cesty, neplodná půda) bude technicky rekultivována a ohumusována, následné ozelenění je součástí SO 6814,
- 2) na plochách ZPF se provede technická a biologická rekultivace; u plochy v km cca 37,4 – 37,6 bude nejprve provedena navážka v mocnosti do 50 cm pro potřebné zajištění spádu a odvodnění pozemku podél tělesa R52 (D52).

Požadovaná kapacita stavby je stanovena primárně skladbou automobilové dopravy, tj. počtem vozidel a skladbou jejich druhů.

Výchozím podkladem pro stanovení intenzit je dopravní model výhledové sítě Jihomoravského kraje zpracovaný pro ŘSD ČR v roce 2014, přičemž konkrétně se vychází z podoby komunikační sítě uvažované pro výhled roku 2020. Do této sítě je doplněn příslušný úsek realizované rychlostní silnice R52 (dále jen z důvodu novely zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů „R52 (D52)“), (I. etapa, km 34,550 – 38,445; tj. MÚK Mikulov-sever až dočasná ÚK Mikulov-jih) a jsou do něj dosazeny údaje o mezioblastních dopravních vztazích odpovídajících roku 2010. Získané výsledky v podobě ročního průměru denních intenzit dopravy (RPDI) v kategoriích lehká vozidla (LV), těžká Rychlostní silnice R52, stavba 5206 Perná - st. hranice ČR / Rakousko, úsek 34,550 - 38,445 ÚPRAVA DÚR 14 vozidla (TV) a všechna vozidla (SV) jsou na jednotlivých vyšetřovaných komunikacích dále upraveny pro výhled roku 2020 pomocí koeficientů vývoje dopravy udávaných předpisem TP 225 („Prognóza intenzit automobilové dopravy“, EDIP s.r.o., 2012). Rok 2020 je uvažovaným rokem uvedení I. etapy stavby R52 do provozu a jsou pro něj prováděny dopravně-inženýrské výpočty. Výpočty pro výhled po roce 2020 prováděny nejsou, neboť se má za to, že na I. etapu v krátkém časovém období navážou další etapy výstavby a dopravní poměry se upraví. Proto nejsou pro výhledové roky (po roce 2020) uváděny žádné intenzity dopravy. Výjimkou je pouze hlavní trasa rychlostní silnice R52, která je posouzena pro výhledové roky 2040 a 2050 dle požadavků ČSN 73 6101 (20. resp. 30. rok od uvedení do provozu). Intenzity dopravy jsou pro celou zájmovou oblast stavby a rok 2020 jsou uvedeny v příloze 1.1 části F.10 projektové dokumentace.

#### Vymezení území dotčeného vlivy stavby:

Jako území dotčené vlivy stavby v tomto případě stavební úřad vymezil zejména území dotčené umístěním stavby a dále sousední nemovitosti, které mohou být vlivem stavby dotčeny v přípustné míře a to:

- nemovitosti dotčené umístěním stavby:

V katastrálním území Mikulov na Moravě – pozemky parc. č. 8196, 8190, 7749, 7757, 7758, 8202, 8215, 8241, 7748, 4376/26, 7745/2, 7745/3, 7745/4, 4511/2, 8729, 7767, 9000, 8197, 8220, 7833, 8201, 8232, 7794, 7895, 8207, 8189, 7836, 7844, 7733, 8191, 7759, 8187, 8203, 7744, 7716, 8240, 7847, 7849, 7855, 7856, 8210, 7822, 7824, 7838, 7862/1, 7862/2, 7862/3, 7881, 4442/63, 8180, 8236, 4505/13, 7746/1, 7746/2, 7747/4, 7750/4, 7743/1, 7755, 7777, 8198, 8248, 8266, 8999, 9020, st.8231, 8195, 8208, 8211, 7737, 4515/2, 8200, 3372/9, 7734, 7741, 8229, 7791, 7768, 7775, 7779, 8237, 8268, 8678, 4513/1, 4528/37, 4528/41, 7702, 7703, 7731, 7739, 7740, 7742, 7745/1, 7750/1, 7752, 7753, 7761, 7770, 7771, 7772, 7774, 7780, 7789, 7792, 7815, 7829, 7830, 7850, 7851, 8188, 8206, 8209, 8260, 8661, 4442/47, 4442/48, 4511/1, 7723, 7726/2, 7728, 7743/2, 7751, 7754, 7762, 7773, 7776, 7784, 7785, 7801, 7821, 8173, 8183, 8227/2, 8233/2, 8235, 8263/2, 4442/44, 4442/45, 4508, 4997/1, 4442/24, 8205.

#### Sousední nemovitosti:

V katastrálním území Mikulov na Moravě – pozemky parc. č. 7788/111, 8322, 8325, 4503/1, 8339, 7191, 7831, 7911, 8246, 8230, 8254, 8238, 8227/1, 8233/1, 8253, 8263/1, 8259/1, 7726/1, 8288, 7721, 7756, 8308, 8314, 7766, 7736, 7738, 7764, 7853, 7909, 7718, 8289, 4442/2, 8303, 8341, 7813, 4528/31, 4528/5, 4528/24, 4528/28, 4528/146, 4438/1, 7732, 7902, 7907, 4442/72, 7746/3, 7747/2, 4505/30, 4505/10, 4505/8, 4505/9, 4505/18, 7906/1, 2018/3, 2019/13, 2019/1, 1996, 2019/7, 3372/7, 8218, 7857, 9004, 7839, 7809, 7810, 7811, 7812, 8213, 8193, 9006, 8179, 7722, 7848, 8289, 7732, 7902, 7907, 8994, 7902, 7907, 7764, 7764, 7865, 7871, 7883, 8185, 8303, 8341, 7764, 8289, 7764, 8301, 7878, 7878, 7764, 4512/6, 4512/2, 4512/3, 8975, 7735, 7735, 7720, 8184, 8194, 8192, 7717, 4512/7, 4503/2, 4512/8, 7818, 7819, 7790, 7897, 7878, 7790, 7790, 8299, 8186, 7790, 8299, 4503/2, 4512/8, 8303, 8341, 8249, 6939, 7764, 2019/2, 2019/10, 2019/9, 3372/12, 2019/12, 2019/11, 8250, 8775, 8239, 8244, 8245, 8234, 8255, 8243,

8261, 8224, 8214, 8271, 8257, 8278, 8972, 8291, 8311, 8315, 8307, 7705, 4528/40, 4528/91, 4528/89, 4528/88, 4528/90, 4528/42, 8313, 4528/38, 4528/39, 4528/92, 8319, 8316, 8336, 7729, 8340, 4512/10, 7826, 4512/11, 7817, 4376/4, 4376/51, 4376/2, 4376/53, 4376/3, 7806, 7783, 7787, 7778, 7781, 7843, 7828, 7841, 7858, 8370, 7901, 8226, 8302, 7814, 8373, 8273, 8182, 8225, 8212, 8193, 7782/3, 4371/1, 4371/21, 7823, 7764, 7878, 7878, 8303, 8341, 7793, 7832, 8289, 1997/1, 1998/1, 1997/1, 1998/1, 7764, 7764, 2017/1, 8277, 8306, 8382, 2000/9, 2000/8, 2000/1, 2006, 2000/7, 2009, 2010/5, 7877, 7764, 7765, 7765, 2019/2, 2019/10, 2019/9, 3372/12, 2019/12, 2019/11, 9007, 4442/66, 4442/16, 4442/65, 4442/64, 6941, 7727, 7820, 9003, 7845, 8247, 8327, 8335, 8334, 6934, 7863, 7860, 7861, 7866, 7864, 7867, 7862/4, 7905, 7191, 7795, 7798, 7796, 7804, 7799, 7797, 7807, 7800, 7803, 7805, 7878, 7878, 1997/1, 1998/1, 7816, 7878, 4376/52, 4376/17, 4376/14, 4376/24, 4376/15, 4512/6, 4512/2, 4512/3, 1999/4, 3372/10, 1998/2, 3372/8, 2021, 7786, 7914, 7834, 7835, 8740, 8728, 8204, 8256, 8662, 8276, 8259/2, 8171, 8297, 4512/1, 8374, 1999/3, 4442/59, 1999/1, 4442/58, 1999/2, 4442/78, 1997/3, 4442/79, 1997/4, 4442/20, 1997/2, 4442/22, 4442/34, 4442/35, 4442/33, 4442/36, 4442/32, 4442/37, 4442/13, 4442/31, 4442/38, 4442/18, 4442/30, 4442/15, 4442/10, 4442/29, 4442/39, 4442/11, 4442/23, 4442/46, 4442/28, 4442/40, 4442/27, 4442/41, 4442/43, 4442/17, 4442/26, 2018/1, 4442/42, 4442/25, 4442/8, 4442/7, 4442/61, 4442/60, 4442/12, 4442/9, 4442/14, 2018/2, 4442/6, 4442/68, 4442/67, 4376/22, 7769, 7802, 7842, 2017/7, 7816, 7816, 2023/2, 2023/1, 2024/2, 2022/1, 2022/2, 7790, 7878, 7878, 7694, 7763, 8303, 8289, 8341, 8303, 8341, 8303, 8341, 4515/1, 4515/3, 7894, 7880, 7879, 8375, 8312, 4503/4, 4514, 3203/3, 3037/2, 3373, 313/1, 3374, 3314/8, 4503/2, 4512/8, 4503/2, 4512/8, 7866, 7867, 7868, 4376/46, 4376/39, 4376/33, 4376/6, 4376/44, 4376/5, 4376/35, 4376/43, 4376/27, 4376/34, 4376/40, 4376/32, 4376/42, 4376/28, 4376/37, 4376/31, 4376/36, 4376/38, 376/41, 4376/7, 4376/9, 4376/30, 8219, 7730, 9043, 6935, 8303, 8341, 4376/52, 376/17, 4376/14, 4376/24, 4376/15, 4376/52, 4376/17, 4376/14, 4376/24, 4376/15, 8258, 8270, 8303, 8289, 8341, 8303, 8289, 8341, 8303, 8341, 8303, 8341, 8303, 8341, 7696.

V katastrálním území Bavory – pozemky parc. č. 2153, 2151, 2146, 2147, 2152, 2153

Pro umístění stavby se v souladu s ustanovením § 92 stavebního zákona a § 9 odst. 2 vyhlášky č. 503/2006 Sb., o podrobnější úpravě územního řízení, veřejnoprávní smlouvy a územního opatření stanovují tyto podmínky:

1. Stavba bude umístěna na pozemcích v souladu s grafickou přílohou tohoto rozhodnutí, která obsahuje výkres současného území celková situace C.2.1 v měřítku 1: 5 000, Koordinační situace C.3.2 v měřítku 1:2000, koordinační situace C.3.1 v měřítku 1:2000, se zakreslením půdorysného vyznačení stavby, s vyznačením vazeb a vlivů stavby na okolí, v katastrálním území Mikulov na Moravě.
2. Pro uskutečnění stavby se vymezují stavební pozemky nebo jejich části, jak je zakresleno v grafické příloze tohoto rozhodnutí v katastrálním území Mikulov na Moravě.
3. Další stupeň projektové dokumentace pro stavební povolení bude zpracován oprávněnou osobou v rozsahu daném prováděcími předpisy. Podkladem pro její zpracování bude v územním řízení projednaná a schválená dokumentace, zpracovaná společností PK OSSENDORF s.r.o., Tomešova 503/1, 602 00 Brno, autorizovaná Ing. Vlastislavem Novákem, PhD., ČKAIT 1002774.
4. Projektová dokumentace musí být zpracována v souladu s platnými technickými požadavky na stavby ve smyslu ustanovení § 194 stavebního zákona a obecnými požadavky na využívání území.
5. Další stupeň projektové dokumentace stavby bude zpracován v souladu s ustanoveními vyhlášky č. 398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb.
6. V průběhu zpracování dalšího stupně projektové dokumentace bude prověřena poloha vedení stávajících sítí technického vybavení a projektová dokumentace bude zpracována



- při dodržení podmínek stanovených příslušnými správci a respektování ochranných pásem sítí technického vybavení v souladu s ustanoveními ČSN 73 6005 - Prostorové uspořádání sítí technického vybavení.
7. Pokud budou osazovány vegetace místně nepůvodního druhu, bude k výsadbě zajištěna výjimka dle § 5 odst. 4 a 5 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny.
  8. Stavba bude umístěna v souladu s obecně platnými závaznými právními předpisy, zejména s vyhláškou č. 501/2006 Sb., o obecných požadavcích na využívání území, ve znění pozdějších předpisů.
  9. Stavební objekty, které podle ustanovení § 103 stavebního zákona nevyžadují stavební povolení ani ohlášení, budou provedeny podle dokumentace pro územní rozhodnutí. Případné změny nesmí být provedeny bez předchozího povolení stavebního úřadu.
  10. Budou dodrženy podmínky vyjádření Krajské hygienické stanice JmK, územní pracoviště Břeclav, ze dne 15. 01. 2018, pod č. j. KHSJM 02118/218/BV/HOK: „V dalším stupni řízení dle zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon č. 183/2006 Sb.“), požaduje KHS JmK předložit aktualizovanou a precizovanou hlukovou studii dokladující, že během provozu dopravy na předmětné stavbě a během její realizace, bude v nejzatíženějších chráněných venkovních prostorech a chráněných venkovních prostorech staveb zajištěn reálný předpoklad nepřekročení hygienických limitů hluku pro denní i noční dobu, stanovených nařízením vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, ve znění pozdějších předpisů.“
  11. Budou dodrženy podmínky závazného stanoviska Drážního úřadu, ze dne 22. 04. 2016, pod zn. MO-SOO0212/16-4/Vb, DUCR-25122/16/Vb: „1) Stavba bude provedena podle projektové dokumentace předložené Drážnímu úřadu. Případné změny této dokumentace je stavebník povinen předem projednat s Drážním úřadem. 2) Stavbou nesmí být nepříznivě ovlivněny drážní objekty. 3) Na stavbě nesmějí být umístěna taková světla nebo barevné plochy, které by mohly vést k záměně s drážními znaky nebo mohly jinak ohrozit provoz dráhy. 4) Při provádění stavby nesmí být ohrožena bezpečnost a plynulost železničního provozu. Veškeré kroky při provádění stavby v obvodu dráhy – tj. harmonogram prací, nutná ochranná opatření, případné výluky kolejí, apod. je třeba řádně v předstihu projednat s provozovatelem dráhy. 5) Při provádění prací v obvodu dráhy musí stavební firma dodržovat vyhlášku Ministerstva dopravy č. 177/1995 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah. 6) Při realizaci stavby budou dodrženy podmínky stanoviska SŽDC s.r.o., Oblastní ředitelství Brno, č. j. 5564/2016-SŽDC-OR BRNO-OPS-116/14 ze dne 30. 03. 2016, kromě podmínek na uzavření smluv soukromoprávního charakteru. 7) Po dokončení stavby požádá stavebník o vydání souhlasu k provozování stavby, který Drážní úřad vydává podle § 7 odst. 3 zákona.“
  12. Budou dodrženy podmínky závazného stanoviska Krajského úřadu JmK, Odbor rozvoje dopravy – silniční správní úřad, ze dne 22. 02. 2016, pod č. j. JMK 19206/2016: „1) Stavební objekty (dále jen „SO“) kumulující součásti a příslušenství komunikací různých vlastníků budou rozčleněny na více objektů: z SO 6115 bude vyčleněn samostatný objekt SO pro úpravu místní komunikace tak, aby SO 6115 obsahoval pouze úpravu řešení silnice II. třídy, z SO 6163 bude vyčleněn SO Dopravní značení silnic II. a III. třídy, z SO 6171 bude vyčleněn SO Rekonstrukce silnic II. a III. třídy užívaných stavbou, z SO 6804 bude vyčleněn SO Rekultivace zrušených silnic II. a III. třídy. 2) Vydání stavebního povolení na I. etapu stavby R52 (D52), stavby 5206 bude řešeno v koordinaci se stavebním povolením na úpravu „zkapacitnění“ silnice II/414 v úseku mezi MÚK Mikulov sever a silnicí I/52 v případě, že se bude realizovat jen I. etapa stavby R52 (D52), stavba 5206 (bez napojení v Bavořech na I/52), tzn., že silnice II/414 bude převádět provoz mezi R 52 (D52) a I/52 jinak, než krátkodobě. 3) DUR předložená k žádosti o vydání územního rozhodnutí bude potvrzena autorizovaným inženýrem pro dopravní stavby. 4) Podrobné technické řešení SO řešící úpravy silnic II. a III. třídy bude odsouhlaseno s majetkovým správcem silnic II. a III. třídy, kterým je Správa a údržba silnic JmK, p.o.k. (dále jen SÚS JMK).“

13. Budou dodrženy podmínky závazného stanoviska Městského úřadu Mikulov, odbor stavební a životního prostředí – orgán státní správy lesů, ze dne 11. 05. 2016, pod č. j. MUMI 16008063: „1) Stavba „Rychlostní silnice R52, stavba R5206 Perná – státní hranice ČR/Rakousko“ – úsek km 34,550-38,445, bude realizována podle předloženého zákresu situace stavby, číslo přílohy 02a a 02b – IČ pro vydání územního rozhodnutí, který je součástí projektové dokumentace, předložené orgánu státní správy lesů. 2) Práce budou provedeny tak, aby nedošlo k poškození okolních porostů, které se vyskytují mimo oblast trvalého nebo dočasného záboru. 3) Po dokončení stavby budou dočasně odejmuté pozemky uvedeny do původního stavu a protokolárně předány vlastníku lesa. 4) Tento souhlas neopravňuje k jakémukoliv vlastním dotčení pozemků určených k plnění funkce lesa a na nich rostoucích lesních porostů. 5) V souladu s předloženou žádostí, bude záměr realizován podle předloženého zákresu „situace stavby, číslo přílohy 02a a 02b – IČ pro vydání územního rozhodnutí“.“
14. Budou dodrženy podmínky závazného stanoviska Městského úřadu Mikulov, odbor stavební a životního prostředí – orgán státní správy lesů, ze dne 11. 05. 2016, pod č. j. MUMI 16007834: „V souladu s předloženou žádostí, bude záměr realizován podle předloženého zákresu „situace stavby, číslo přílohy 02b – IČ“ pro vydání územního rozhodnutí.“
15. Budou dodrženy podmínky závazného stanoviska Ministerstva životního prostředí, odbor obecné ochrany přírody a krajiny – orgán ochrany zemědělského půdního fondu, ze dne 14. 11. 2016, pod č. j. 62397/ENV/16: „1) Investor zajistí vytyčení před započítáním prací v terénu hranice záboru zemědělské půdy. 2) Zabezpečí odnímanou plochu zemědělské půdy tak, aby nedocházelo k poškození okolní zemědělské půdy, hydrologických a odtokových poměrů v území. 3) Stanoví termín zahájení prací po dohodě s vlastníky a uživateli pozemků tak, aby nedocházelo ke škodám na porostech. 4) Realizací nedojde k narušení organizačního uspořádání okolních zemědělských pozemků ani ke zhoršení jejich přístupnosti. V případě likvidace nebo narušení přístupových cest k těmto pozemkům bude zřízena náhrada. 5) Dojde-li vlivem realizace stavby k nepříznivému ovlivnění okolních pozemků nebo zařízení na nich vybudovaných, zajistí investor na svůj náklad provedení nápravných opatření, včetně obnovení funkčnosti vybudovaného melioračního zařízení. 6) Na celé ploše odnímané půdy ze ZPF zajistí na vlastní náklad před zahájením stavebních prací provedení skrávky svrchní kulturní vrstvy půdy a hlouběji uložených zúrodnění schopných zemin dle pedologického průzkumu (odpovědný řešitel: RNDr. František Dragoun, SUDOP PRAHA a.s., Středisko 207 – geotechniky, Olšanská 1a, 130 80 Praha 3) Objem skrývaných zemin bude cca 349.328 m<sup>3</sup> (viz tabulka objemy skrývek). Při reálné skrývce je třeba respektovat skutečnou mocnost humusovaného horizontu, neboť lokalita je značně heterogenní. Při skrývce bude nutné dohlížet na skladbu sejmutých vrstev, aby nedocházelo k nadměrnému nebo nedostatečnému odhumusování. Jedná se o kvalitní, hospodářsky využitelnou půdu.
  - a) Z celkového objemu skrávky ornice 223.235m<sup>3</sup> činí skrávka z ploch trvalého záboru cca 129.623m<sup>3</sup>, tato skrávka bude uložena na okolní zemědělské pozemky. Skrávka podornice trvalého záboru o objemu 55.037m<sup>3</sup> bude použita ke zpětnému využití v rámci předmětné stavby k ohumusování svahů komunikací v mocnosti maximálně 15 – 20 cm a na plochách pro finální terénní úpravu ekoduktu a pro zpětné ozelenění rekultivovaných ploch po rušených současně zpevněných plochách. Investor zajistí na svůj náklad rozvezení a rozprostření skrytých vrstev půdy tak, jak je uvedeno v tabulce č. 5 dokumentace. Součástí dokumentace je podrobný návrh na využití ornice, který obsahuje zpřesněnou bilanci skrývek, plán jejich odvozu a rozprostření, včetně údajů o mocnosti rozprostíratelné vrstvy na konkrétní pozemky a písemné souhlasy jejich vlastníků.
  - b) Z uvedeného celkového objemu skrávky činí z ploch dočasného záboru skrávka ornice cca 93.603m<sup>3</sup>. Celkový objem skrávky bude použit ke zpětné rekultivaci těchto dočasně odnímaných ploch.

7) Veškeré skryvky dočasného záboru ( $164.659\text{m}^3$ ) a podornice z trvalého záboru ( $55.037\text{m}^3$ ) o celkovém objemu  $219.696\text{m}^3$  budou do doby shora uvedeného použití uloženy na mezideponiích, jejichž poloha je již zakreslena – viz zakres „Situace ZPF uložení ornice, část 1 a část 2, číslo přílohy 04 a 05.“ Skryvka kulturních vrstev půdy uložená na mezideponiích bude ošetřována tak, aby nedocházelo k jejímu znehodnocování stavební činností, erozí, zaplevelováním a odcizováním. O činnostech souvisejících se skryvkou, jejím přemístěním, dočasným uložením, rozprostřením a použitím bude veden protokol (pracovní deník), v němž budou uváděny veškeré skutečnosti nezbytné pro posouzení správnosti, úplnosti a účelnosti využití těchto zemín v souladu s § 10 odst. 2 vyhlášky č. 13/1994 Sb., kterou se upravují některé podrobnosti ochrany zemědělského půdního fondu.

8) Na celé ploše dočasně odnímané půdy zajistí investor na svůj náklad provedení technické a biologické rekultivace ve smyslu ustanovení § 11 vyhlášky ministerstva č. 13/1994 Sb., podle schváleného plánu rekultivace. Po dohodě s ministerstvem mohou být v případě potřeby upřesněny údaje uvedené v tomto plánu.

9) Investor učiní opatření, aby během vlastní stavby i provádění následné rekultivace nedošlo ke kontaminaci půdy.

Tabulka objemů skryvek:

|                     | Trvalý zábor $\text{m}^3$ | Dočasný zábor $\text{m}^3$ | Celkem $\text{m}^3$ |
|---------------------|---------------------------|----------------------------|---------------------|
| Ornice              | 129.632                   | 93.603                     | 223.235             |
| Podorničí           | 55.037                    | 71.056                     | 126.093             |
| Celkem $\text{m}^3$ | 184.669                   | 164.659                    | 349.328             |

Plocha trvalého záboru je osvobozena od odvodů, jedná se o stavbu pozemní komunikace, včetně součástí a příslušenství dle ustanovení § 11a odst. 1 písm. b) zákona. Za celou plochu dočasného odnětí zemědělské půdy ze zemědělského půdního fondu bude podle ustanovení § 11 odst. 1 zákona zaplacen odvod. Orientačně je vyčíslen v dokumentaci B), výpočet odvodů. Každoroční platba za dočasné odnětí půdy činí cca 159.185,-Kč. Jeho přesná výše bude stanovena, podle přílohy k zákonu, samostatným rozhodnutím příslušného orgánu ochrany zemědělského půdního fondu, vydaném po zahájení realizace záměru. Odvody za dočasné odnětí půdy budou placeny v souladu s ustanovením § 11b odst. 1 zákona každoročně až do doby ukončení rekultivace. Osoba, které svědčí oprávnění k záměru, pro které byl vydán souhlas s odnětím zemědělské půdy ze zemědělského půdního fondu, předloží orgánu ochrany ZPF Městského úřadu Mikulov, odbor stavební a životního prostředí, Náměstí 1, 692 01 Mikulov upřesněný výpočet odvodů. Tento výpočet odvodu bude doložen doklady, na základě kterých byl vypracován.“

16. Budou dodrženy podmínky závazného stanoviska Městského úřadu Mikulov, odbor stavební a životního prostředí – vodoprávní úřad, ze dne 29. 12. 2016, pod č. j. MUMI 17000030: „1) Bude vypracován havarijný plán pro předmětnou stavbu, který bude předložen Povodí Moravy, s. p., Dřevařská 11, Brno k vyjádření a poté bude předložen vodoprávnímu úřadu ke schválení před zahájením stavby. 2) Mosty ani výustě nebudou zmenšovat průtočný profil nebo bránit volnému průtoku toků. 3) Opevnění dna i břehů bude pod všemi mosty i u všech výustí provedeno tak, aby nedocházelo k erozi ani při vyšších průtocích. 4) Závadné látky, lehce odplavitelný materiál ani stavební odpad nebudou volně skladovány na břehu ani v blízkosti vodních toků.“
17. Budou dodrženy podmínky závazného stanoviska Městského úřadu Mikulov, odbor stavební a životního prostředí – orgán ochrany přírody, ze dne 15. 03. 2017 (13. 06. 2016), pod č. j. MUMI17009069 (MUMI16020091): „1) Do doby vydání stavebního povolení bude Městskému úřadu Mikulov, odboru stavebnímu a životního prostředí, předložen k odsouhlasení projekt vegetačních úprav předmětné části komunikace. K výsadbám budou použity geograficky původní stanovištně vhodné druhy dřevin. Stromové patro výsadeb bude dle podmínek optimálně umístěno v patě násypů, na svazích pak keřové patro tak, aby došlo k maximálnímu pohledovému začlenění komunikace do krajiny. Projekt bude řešit i obnovu napojení existujících interakčních prvků a prvků územního systému ekologické stability, včetně revitalizace přeložených vodních toků. 2) Na viditelných stavebních objektech a při terénních úpravách upřednostňovat využití přírodních materiálů

- (dřevo, kámen místní provenience apod.) s vhodnou modelací terénu před technicky strohým řešením a tvrdými liniemi tak, aby tato opatření vhodně snižovala nepříznivé působení komunikace v krajině s ohledem na ochranu krajinného rázu. 3) Budované protihlukové stěny budou opatřeny povrchovou úpravou v přírodních odstínech. 4) V předmětném úseku nebudou budována žádná doprovodná nadzemní zařízení (např. odpočívadla a parkoviště, čerpací stanice pohonných hmot, reklamní tabule apod.), mimo nezbytného dopravního značení.“
18. Budou dodrženy podmínky závazného stanoviska Městského úřadu Mikulov, odbor stavební a životního prostředí – orgán ochrany přírody, ze dne 04. 05. 2016, pod č. j. MUMI 16011777: „1) Účelové komunikace a trasy pro staveništní dopravu budou přednostně vedeny mimo plochu významných krajinných prvků (dále jen „VKP“). 2) Do plochy VKP nebudou umístovány stavební dvory, zemníky ani deponie. 3) Na území VKP a v jejich blízkosti bude co nejvíce minimalizován pohyb stavební techniky. 4) Předmětnou stavbou vyvolaný zásah do VKP – les (PUPFL), nacházející se na pozemcích parc. č. 8201 a 8232 ležících v katastrálním území Mikulov na Moravě, spočívající v kácení dřevin, bude proveden jen v míře nezbytné, odstraněné dřeviny budou kompenzovány adekvátními náhradními výsadbami. Zásahy na PUPFL budou řešeny samostatně a to dle ustanovení zákona č. 289/1995 Sb., o lesích a o změně a doplnění některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů. 5) Rovněž kácení dřevin rostoucích mimo les bude provedeno jen v míře nezbytné a i vykácené dřeviny rostoucí mimo les budou kompenzovány náhradními výsadbami a to vhodnými druhy dřevin odpovídajícími zvolené lokalitě a funkci. Povolení kácení dřevin rostoucích mimo les bude řešeno samostatným správním řízením vedeným dle ustanovení § 8 a § 9 zákona. 6) Veškeré skládky zeminy budou situovány co nejdále od vodotečí, aby nedocházelo k jejich zanášení. 7) Křížení komunikace a vodních toků bude provedeno tak, aby byla koryta vodotečí ponechána v maximální míře v přirozeném stavu. 8) Pod mostními objekty nebudou, dle technických možností, umístovány do koryt stavební prvky, které by mohly vytvořit nepropustné migrační bariéry pro živočichy. 9) Koryta vodních toků budou po dokončení stavby uvedeny do původního stavu.“
19. Budou dodrženy podmínky závazného stanoviska Ministerstva životního prostředí – orgán posuzování vlivů provedení záměru na životní prostředí, ze dne 23. 03. 2016, pod č. j. 19817/ENV/16:
- A. Podmínky souhlasného stanoviska:
- Podmínky pro fázi přípravy
1. V dalších fázích přípravy R52, po zaměření pozemků a určení přesného rozsahu stavby, zpracovat podrobnou hlukovou studii výstavby a provozu R52 a dalších komunikací, na kterých se v souvislosti s realizací R52 významně zvýší frekvence dopravy. Výsledkem této studie bude návrh konkrétních protihlukových opatření pro zajištění hlukových limitů dle aktuálně platné legislativy. Protihlukové stěny navrhnout přednostně z přírodě blízkých materiálů s pohltivou úpravou. Protihlukové stěny řádně ozelenit. Zejména v blízkosti navržených ptačích oblastí řešit protihluková opatření s eliminací vlivů na ptáky.
  2. Zařízení staveniště, deponie umístit mimo obydlené části sídel.
  3. Zabezpečit přístup mezi Mikulovem a prostorem Šibeničního vrchu pro pěší a cyklisty vybudováním sjezdu z ramene mimoúrovňové křižovatky (dále jen „MÚK“) Mikulov - Jih na polní cestu vedoucí k Šibeničnímu vrchu. Součástí této MÚK (nadjezdu I/52) bude stezka pro pěší a cyklisty.
- Z hlediska ochrany vod:
4. Vybudovat náhradní drenáže k zajištění funkce existujících odvodnění.
  5. Převést odvodňovací příkopy tělesem komunikace k zajištění funkce existujících odvodnění.
  6. Vybudovat náhradní drobné objekty k zajištění funkce existujících závlah.
  7. Převést průtoky všech existujících toků (i občasných) přes těleso komunikace.
  8. Stavební dvory umísťovat mimo ochranná pásma vodních zdrojů, mimo obytnou zástavbu a mimo zátopové území, chráněná území a jejich ochranná pásma včetně

- významných krajinných prvků.
9. Provést celoplošný monitoring průtoků a jakosti vody ve vodotečích.
  10. Na podkladě definitivního řešení odvodnění vybrané varianty rychlostní silnice provést aktualizaci výpočtu očekávaného znečištění příslušných recipientů včetně návrhu technických opatření k zamezení jejich kontaminace při havárii vozidel.
  11. U případných přeložek toků navrhnout revitalizaci toku.
  12. Při provádění zemních prací v bezprostředním okolí vodních toků zabezpečit jejich koryta před zanášením zeminou, v blízkosti rybníků, mokřadů a ekologicky cenných území nedopustit narušení jejich ekologické rovnováhy a zajistit migraci bioty.
  13. Doložit příslušnému vodohospodářskému orgánu způsob zneškodnění splaškových vod v průběhu výstavby.
  14. Provést sondační průzkum.
  15. Provést celoplošný monitoring stavů hladin a jakosti podzemní vody.
  16. Ochranné prvky v územích mimo ochranná pásma:
    - dešťová voda z povrchu rychlostní silnice bude svedena do silniční kanalizace zaústěné do těsněných retenčních nádrží nebo DUN,
    - mělké příkopy v zářezech silnice a podél paty násypů navrhnout se zpevněným dnem,
    - dešťové vody z povrchu silnice a drenážní vody svádět odděleně.
  17. Při průchodu rychlostní silnice R52 v těsné blízkosti nebo v prostoru ochranným pásmem vodních zdrojů doplnit výše uvedené ochranné prvky o instalaci průběžných betonových svodidel. Betonová svodidla osadit za podélnými rigoly (žlaby) odvodňovacího systému silnice a zabránit rozstřikování vody z povrchu silnice mimo její odvodnění.
  18. Provést opatření ve vztahu k blízkým využívaným domovním studním.
  19. Součástí dalších stupňů přípravy bude Komplexní odtoková studie. Přemostění Horní nádrže řešit na základě podrobného vyhodnocení vlivu přemostění na frekvenci a rozsah zaplavovaného území. Přemostění všech toků řešit na základě posouzení vlivu na odtokové poměry a navrhnout případná protipovodňová opatření.
  20. Provést posouzení stability hráze z hlediska technicko-bezpečnostního dohledu nad vodními díly oprávněnou osobou vzhledem k vyšší frekvenci dopravní zátěže.
- Z hlediska ochrany půdy:
21. Mocnost skrývek orniční a podorniční vrstvy stanovit na základě detailního pedologického průzkumu. Skrytou půdu z dočasných záborů oddělit od skrývané půdy trvalých záborů. Skrývku provést v mimovegetačním období.
  22. V dalších fázích přípravy stavby určit cílové plochy pro uložení ornice a zkulturnění schopného podorníčí, které budou získány skrývkou v rámci zemních prací při výstavbě komunikace.
  23. Provést základní průzkum kontaminace orniční vrstvy v celé trase rychlostní komunikace ve vztahu k vyhlášce č.13/1994 Sb. Ministerstva životního prostředí, kterou se upravují některé podrobnosti ochrany zemědělského půdního fondu za účelem umožnění adekvátního rozhodnutí o jejich dalším využití.
  24. Dočasné skládky orniční vrstvy zabezpečit podle příslušných předpisů před jejich znehodnocením, zejména pak zabránit rozmnožení rudérálních druhů rostlin a kontaminaci půdy jejich semeny, znehodnocení stavební činností a erozí. Celý objem dočasně skrytých kulturních vrstev půd bude použit ke zpětné rekultivaci dočasně odnímaných ploch.
  25. Navážení pozemků provádět v době vegetačního klidu.
  26. Veškeré práce provádět po etapách, svahy odkrývat po částech a přikrývat šterkovými přísypy. Ve vytipovaných lokalitách, kde je výskyt podzemní vody, je třeba při těžbě postupovat opatrně a v případě velkého výronu vody ve svahu zářezu vybudovat odvodňovací kamenná žebra.
  27. Během výstavby i provozu rychlostní silnice R52 bude zajistit přístup na zemědělské pozemky (doporučuje se proto zpracování projektu pozemkových úprav tak, aby v

důsledku realizace stavby nevznikaly neobhospodařovatelné nebo nepřístupné pozemky).

28. V další fázi přípravy stavby provést geologický, hydrogeologický a geotechnický průzkum území, který jasně stanoví podmínky provádění stavby a provozu ve vztahu k ložiskům a zásobníkům zemního plynu.

Z hlediska ochrany rostlin, živočichů a ekosystémů:

29. Při budování podchodů pro zajištění migrační propustnosti řešit osvětlení těchto podchodů například zarošťovanými okny v dělicím pásu rychlostní silnice, které zvýší pravděpodobnost využívání podchodů živočichy.
30. Po zaměření trasy a určení všech pozemků dotčených výstavbou a provozem R52 provést podrobný biologický průzkum (resp. biologické hodnocení, pokud bude přísl. orgánem požadováno) se zaměřením na výskyt zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů (i dle aktuální verze Červeného seznamu) a dalších chráněných částí přírody (Natura 2000, chráněných území a významných krajinných prvků). Navrhnout podmínky nakládání s těmito druhy (záchranný transfer, vytvoření náhradního stanoviště apod.) a vhodných technických řešení a opatření pro snížení či eliminaci negativních vlivů rychlostní silnice.
31. Po zaměření trasy a určení všech pozemků dotčených výstavbou a provozem R52 provést inventarizaci dřevin rostoucích mimo les na pozemcích dotčených stavbou a provozem rychlostní silnice včetně opatření pro ochranu zachovávaných dřevin před poškozením.
32. V dalších fázích přípravy stavby zpracovat migrační studii včetně návrhu potřebných podchodů a nadchodů na střetu s prvky územního systému ekologické stability (dále jen „ÚSES“), niveletu, podchody a nadchody konečné varianty upravit dle požadavků této studie.
33. Jako kompenzační opatření realizovat biokoridor v oblasti Pavlova - kolem sypané hráze na jižním břehu („suchozemská část“).
34. Jako kompenzační opatření realizovat biokoridor v oblasti Pavlova - průtočné rameno spojující dolní nádrž s Dyjí pod přehradou („vodní část“).
35. Jako kompenzační opatření realizovat biokoridor ve střední nádrži - výstavba „dalšího ostrova.“

Z hlediska vlivů na krajinu:

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



jižního úpatí Pavlovských vrchů s městem Mikulov a komplexem církevních staveb na Svatém kopečku. Tento návrh projednat s orgánem ochrany přírody.

Z hlediska ochrany památek:

39. Celá definitivně vybraná trasa stavby bude archeologicky prozkoumána (v rozsahu zemních zásahů).

40. V případě vedení trasy přes objekty drobné architektury, je třeba zajistit jejich přemístění.

Opatření na jednotlivých úsecích:

Km 16,700-18,100

41. Doprovodnou komunikaci v úseku Pohořelice - Nová Ves - silnice 111/41621 doplnit o cyklostezku.

Km 18,500- 20,000- Nová Ves

42. Vybudovat protihlukovou stěnu vpravo, o výšce cca 4 m.

43. Zabezpečit průchod biokoridorů v nivách Mlýnského náhonu a Olbramovického potoka min. formou podchodných propustků, doplněných bariérami okolo silnice, zabráňujícími živočichům ve volném pohybu přes těleso silnice.

Km 23,000 - 25,000 - Horní mušovský luh

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

Km 24,000 - 25,000 rekreační areál

45. Výškové vedení trasy R52 řešit dle technických možností co nejnižší, případná napojení a křížení řešit přednostně pod R52.

46. Detail směrového a výškového vedení trasy R52 řešit v úzké návaznosti na protihluková opatření, která zajistí jednak plnění hlukových limitů, jednak budou vykazovat minimální vlivy na krajinný ráz, živočichy a ptačí oblast Natura 2000.

47. Zvolit vhodná technická opatření po obvodu tělesa silnice, aby nedocházelo k nočnímu oslňování území v prostoru Betléma.

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

48. Polovinu rychlostní silnice pro směr Mikulov - Pohořelice řešit v prostoru stávající silnice 1/52, druhou polovinu pro směr Pohořelice - Mikulov řešit v prostoru vzniklém přisypáním stávající hráze směrem do Horní nádrže. Rozsah přisypání bude umožňovat nejen výstavbu druhé poloviny R52, ale i realizaci protihlukových opatření, opatření proti ovlivnění světly automobilů, dostatečného ozelenění pro minimalizaci vlivů na krajinu a umožní vybudování prvků pro ochranu vod. V prostoru výpustního objektu provést přemostění dle technických možností. Zároveň řešit vhodné převedení stezky pro pěší a cyklisty při zachování podmínek vhodných pro pěší turistiku a cykloturistiku (splnění platných hlukových limitů pro místa sloužící rekreaci).

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

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

Km 30,000- Křižovatka Spálená hospoda

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

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

51. R52 vést pokud možno v zářezu, příp. po terénu a vyhnout se násypovým partiím.

52. Na křižovatkách provést zahloubení silnice tak, aby horní úroveň křížení kopírovala rostlý terén.

53. Nebudovat žádná doprovodná nadzemní zařízení (např. odpočívadla a parkoviště,

čerpací stanice pohonných hmot, reklamní tabule apod.), mimo nezbytného dopravního značení.

54. Zabezpečit průchod biokoridorů v nivách Bavorského a Permského potoka min. formou podchodných propustků, doplněných bariérami okolo silnice, zabráňujícími živočichům ve volném pohybu přes těleso silnice.

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

55. Zabezpečit průchodnost biokoridoru přes silnici.

Km 37,600 - 38,400 - okraj Mikulova

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

Km 38,600 - křižovatka Mikulov jih

57. Z variant umístění křižovatky vybrat východní variantu na km 38,500.

58. Vybudovat náhradní biokoridor s podchodem v šíři cca 18 m jihovýchodně od MÚK nebo přemístit křižovatku (MÚK navržena v prostoru lokálního biokoridoru) a přechod řešit ekoduktem (zároveň přístup k Šibeničníku).

Km 39,250 - protíná lokální biokoridor na státní hranici

59. Provést přemostění hraničního toku a zároveň převedení lokálního biokoridoru v šíři cca 18 m.

#### Podmínky pro fázi výstavby

60. Umístění zařízení staveniště situovat přednostně na ostatní půdě mimo ochranná pásma zdrojů vod, zátopová území, chráněná území a jejich ochranná pásma včetně významných krajinných prvků a mimo území sídel.

61. Pro přesun hmot používat přednostně trasu v ose plánované rychlostní silnice.

#### Podmínky pro fázi provozu

62. Po uvedení stavby do provozu prověřit účinnost protihlukových opatření měřením hluku z rychlostní komunikace, výběr měřících míst provést ve spolupráci s hygienickou službou.

63. V případě zjištění nadlimitních hodnot hluku provést dodatečná nápravná opatření.

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

1. V prostoru čistírny odpadních vod (dále jen „ČOV“) na jižním okraji evropsky významné lokality Mušovský luh vybudovat pod komunikací podchod pro živočichy (vydra říční). Izolovat lesní porost Mušovského luhu od koridoru rychlostní komunikace oplocením - minimálně v blízkosti navrhovaného podchodu.
2. Minimalizovat redukci vzrostlé rozptýlené zeleně ve volné krajině (biotopu strakapouda jižního (*Dendrocopos syriacus*) v ptačí oblasti Pálava. Případné ztráty či poškození biotopu kompenzovat náhradními výsadbami stromů rodů *Quercus* sp., *Populus* sp., *Fraxinus* sp. a *Juglans regia* na vhodných pozemcích ptačí oblasti Pálava.
3. Nově navršená tělesa násypu komunikace a všechny těžkou mechanizací narušené plochy mulčovat po skončení stavebních prací semenem místního původu a dále tyto plochy dosít semenem (odrolky) druhů travníků, luk a lesních lemů místního původu.
4. Případnou redukci biotopu vysokých křovin - biotop pěnice vlašské (*Sylvia nisoria*) v ptačí oblasti Pálava kompenzovat rozptýlenou výsadbou keřů přirozených společenstev regionu (*Crataegus* sp., *Ligustrum vulgare*, *Rosa* sp., *Cornus mas*) na nově vzniklé, resp. obnažené svahy tělesa komunikace.
5. Stresování hnízdní populace rybáka obecného (*Sterna hirundo*) během vlastní realizace stavby v jižní části hráze (způsobené např. zvýšenou hlučností prostředí stavebními pracemi) eliminovat provedením těchto prací v tomto prostoru mimo hlavní hnízdní období (květen - červenec). Pro zvýšení nabídky vhodných hnízdních biotopů zvážit možnost alespoň dočasného snížení hladiny Střední nádrže Vodního díla Nové Mlýny na kótu 169,50 m n.m.“
20. Budou dodrženy podmínky Ministerstva obrany ČR, Agentura hospodaření s nemovitým majetkem, Odbor územní správy majetku Brno, ze dne 22. 04. 2016, pod č. j. 662-3/2016-6440: „Požadujeme řešit odkup a převod pozemku parc. č. 8231 v katastrálním území Mikulov na Moravě (bunkr), na vlastníka stavby.“
21. Budou dodrženy podmínky závazného stanoviska Krajské hygienické stanice JmK, územní pracoviště Břeclav, ze dne 23. 03. 2016, pod č. j. KHSJM 13501/2016/BV/HOK: „1) Před

- uvedením stavby do trvalého užívání budou na KHS JmK předloženy výsledky měření hluku z dopravy prokazující u hlukově nejzatíženější obytné zástavby, včetně objektu domova pro seniory (výpočtové body č. 6 a 7 hlukové studie), prokazatelné nepřekročení hygienických limitů hluku, upravených nařízením vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, pro chráněné venkovní prostory staveb a pro denní a noční dobu. 2) Měření hluku bude provedeno podle § 32a zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů. Při měření hluku budou respektovány platné metodiky měření (např. při měření hluku z dopravy na veřejných komunikacích se volí měsíce duben, příp. březen až červen, září a říjen).“
22. Budou dodrženy podmínky závazného stanoviska Ministerstva obrany, Sekce ekonomická a majetková, odbor ochrany územních zájmů a řízení programů nemovité infrastruktury, ze dne 20. 04. 2016, pod č. j. 73-195/2016-8201: „1) Přeložky vedení V5531 a V5568/5569 110 kV budou opatřeny výstražným překážkovým značením, tzn. Nejvyšší vodič vedení v místě křížení komunikace a stožár č. 123a budou v souladu s předpisem Ministerstva obrany Let 1-6/L14 (předpisem Ministerstva obrany L14) opatřeny - vedení červenými kulovými značkami a stožár červenobílým nátěrem – červená RAL 3020, bílá RAL 9016. 2) Před vydáním kolaudačního souhlasu žádáme o zaslání geodetického zaměření a potvrzení investora, že stavba je opatřena denním výstražným překážkovým značením. 3) Pře zahájením akce žádáme o zaslání přesného termínu realizace stavby na adresu – Agentura logistiky, Regionální středisko vojenské dopravy Olomouc, Dobrovského 6, 779 00 Olomouc nebo faxem na tel. Č. 973 401 556 (kontaktní osoby Regionálního střediska vojenské dopravy Olomouc, tel. 973 401 554 – prap. David Regmund tel. 973 401 556 – kpt. Ing. Hrudíčka.)“
23. Budou dodrženy podmínky závazného stanoviska Policie ČR, ze dne 14. 04. 2016, pod č. j. KRPB-32126-1/CJ-2016-0600DP-SED: „1) V souladu s příslušnými technickými předpisy musí být v rámci celé akce zajištěny vyhovující rozhledy pro možnost zastavení před překážkou na vozovce a vyhovující rozhledy u všech komunikačních připojení. 2) Stavbu lze realizovat pouze za podmínky, že bude realizována i rekonstrukce silnice I/414 v úseku mezi řešenou stavbou a stávající komunikací I/52. Současně musí dojít i k přestavbě stávající průsečné křižovatky silnic I/52 x II/421 tak, aby vyhovovala předpokládané dopravní zátěži. 3) Dopravní značení bude definitivně projednáno v navazujícím stupni stavebního řízení.“
24. Budou dodrženy podmínky vyjádření Městského úřadu Mikulov, odbor stavební a životního prostředí, orgán odpadového hospodářství, ze dne 15. 11. 2016, pod č. j. MUMI 16039355: „Doklad o způsobu nakládání bude orgánu odpadového hospodářství předložen při závěrečné prohlídce stavby.“
25. Budou dodrženy podmínky Správy železniční dopravní cesty, oblastní ředitelství Brno, ze dne 22. 01. 2016, pod zn. 5564/2016-SŽDC-OŘ Brno-OPS-116/14: „1) Stavba komunikace R 52 (D52) bude v koordinaci s připravovanou stavbou SŽDC – Revitalizace trati Břeclav – Znojmo, 2. stavba. 2) Podpěra plánovaného mostu č. 8 vpravo železniční trati je navržena v těsné blízkosti tělesa dráhy. Při zakládání podpěry vrtáním velko- průměrových pilot může dojít k narušení stability železničního tělesa a ohrožení bezpečnosti železničního provozu. Po celou dobu stavebních prací v blízkosti železniční tratě musí být kolem pracovního místa zavedena pomalá jízda a pro určité stavební práce (zakládání podpěr, stavba NK nad železniční trati, aj.) budou požadovány traťové výluky. Realizační dokumentace stavby nám musí být 2 měsíce před zahájením prací stavby mostu nad železniční tratí předložena k posouzení za účelem upřesnění rozsahu pomalých jízd a traťových výluk. V případě požadavků výluk provozu (zastavený provoz) či výluky zabezpečovacího a sdělovacího zařízení si žadatel na OŘ Brno zažádá minimálně 100 dní před zahájením prací o výluky. V požadavku na zavedení bezpečnostní pomalé jízdy kolem pracovního místa si žadatel minimálně 14 dní před zahájením prací na Správě trati Břeclav zažádá o zavedení pomalé jízdy. V případě požadavku na nepřetržité výluky

- provozu požadujeme tuto výluku zapracovat do ročního plánu výluk, tj. žadatel pošle do 30. 03. Roku před rokem realizace požadavky na nepřetržité výluky. Upozorňujeme, že výluky provozu v denní době a nepřetržité výluky provozu generují pro dopravce náhradní autobusovou dopravu a dopravní opatření. 3) Pro práce v blízkosti dráhy si žadatel na Správě tratí Břeclav zažádá o zajištění technického dohledu. Doby a četnost měření GPK musí být dohodnuty s VPO TO Hrušovany nad Jevišovkou. Měření GPK musí být provedeno před zahájením prací – zakládání podpěr, během realizace zakládání podpěr a po ukončení těchto prací. 4) Kabelové trasy s kabely ve správě SSZT Brno OŘ Brno, které slouží k zajištění bezpečného provozu na železniční dopravní cestě, budou nejméně 14 dní před zahájením prací vytyčeny. Veškeré zemní práce blíže než 1,5 m od této trasy se musí provádět pouze ručně. 5) Požadujeme ohlášení zahájení prací v ochranném pásmu dráhy a objízdných komunikací na operační středisko HZSP SŽDC-JPO Brno, Kulkova 28, Brno v dostatečném předstihu pro zajištění potřebných opatření. 6) Stavba musí být navržena tak, aby nenarušila stabilitu drážního tělesa a provozuschopnost drážních staveb a zařízení. Realizací stavby nesmí dojít k ohrožení bezpečnosti a plynulosti provozu dráhy a drážní dopravy a bezpečnosti pracovníků nebo ke ztížení údržby a rekonstrukce drážních staveb a zařízení. Pokud k takovému stavu dojde, budou veškeré náklady s tím související účtovány investorovi. 7) Stavba musí být zabezpečena proti nepříznivým účinkům provozu dráhy (otřesy, vibrace i budoucí vlivy elektrifikace tratí). Vlastník respektive správce dráhy či dopravce nebudou odpovídat za případné negativní vlivy způsobené železničním provozem na předmětnou stavbu respektive její funkčnost. 8) Případné změny a doplňky, pokud budou v OPD nebo na dráze musí nám být předloženy k projednání.“
26. Budou dodrženy podmínky Povodí Moravy s. p., ze dne 25. 10. 2016, pod zn. PM050148/2016-2032/Fi: „1) V DSP bude specifikován způsob uzavírání dešťové kanalizace v poslední šachtě před DUN pro případ úniku ropných látek při havárii. 2) Opevnění dna i břehů pod všemi mosty i u všech výustí musí být provedeno tak, aby nemohlo dojít k erozi ani při vyšších průtocích. 3) Spojení melioračního odpadu se silnicí nebude vedeno jako prodloužení stávajícího VT, ale jako samostatný VT popř. nebude veden vůbec jako VT, ale např. jako silniční příkop, odvodnění silnice apod.“
27. Budou dodrženy podmínky vlastníka technické infrastruktury – E. ON Distribuce a.s., ze dne 24. 02. 2017, pod zn. S40325-16163510: „1) Před započítím uvažované stavby musí dojít k přeložení stávajícího nadzemního vedení VN ve správě ECZR, jenž bude řešena přeložkou ve smyslu § 47 zákona 458/2000 Sb., v platném znění. 2) Požadavky na realizaci úprav a přeložek vedení VVN je nutné v dostatečném předstihu podat na E ON Distribuce, a.s., Rozvoj sítí východ. Tyto přeložky budou realizovány dle platné legislativy a ve stanovených termínech.“
28. Budou dodrženy podmínky vlastníka technické infrastruktury - GasNet, s.r.o., ze dne 03. 12. 2015, pod zn. 5001221821 a ze dne 03. 12. 2015, pod zn. 5001221818 v úseku 37,334-37,960 a u MÚK Mikulov-sever: „Stavbu lze umístit za předpokladu přeložení dotčeného plynového zařízení. Projektová dokumentace přeložky bude zpracována oprávněnou autorizovanou osobou a v souladu s platnými právními předpisy a platnými ČSN-EN, TPG, TIN, Technickými požadavky provozovatele distribuční soustavy. Stavbu přeložky plynárenského zařízení může provádět jen firma s certifikací v požadovaném rozsahu dle TPG 923 01-1,2 a odbornou způsobilostí v požadovaném rozsahu dle požadavků PDS. Vybudovanou přeložku bude možné uvést do provozu na základě doložení protokolu závěrečné kontrolní prohlídky stavby s ověřením splnění podmínek podle § 119 stavebního zákona.
29. Budou dodrženy podmínky vlastníka technické infrastruktury - GasNet, s.r.o., ze dne 07. 04. 2016, pod zn. 5001274440 a ze dne 07. 04. 2016, pod zn. 5001274441: „1) Projektová dokumentace stavby přeložky plynárenského zařízení a stavba komunikace bude řešena v souladu se zákonem číslo 458/2000 Sb., energetický zákon.“
30. Budou dodrženy podmínky vlastníka technické infrastruktury – Vodovody a kanalizace Břeclav, a.s., ze dne 15. 04. 2016, pod č. j. POZ-2016-000701: „Požadujeme dořešit

- dočasný a trvalý zábor pozemku a zachovat přístupnost na skládku sypkých hmot během realizace navrhované stavby. Během přeložky VN v rámci SO 6416 požadujeme zabezpečit provozuschopnost ČOV Mikulov.“
31. Po nabytí právní moci tohoto rozhodnutí požádá stavebník příslušné speciální stavební úřady o vydání stavebního povolení. Jedná se o stavby vodních děl, dálnic, místních komunikací a veřejně přístupných účelových komunikací.
  32. Projektová dokumentace pro stavební řízení bude vypracována oprávněnou osobou v souladu s ustanovením §159 stavebního zákona.
  33. V souladu s ustanovením § 93 odst. 1 stavebního zákona se platnost v případě tohoto rozhodnutí stanovuje na dobu 5 let.

## II.

### Rozhodnutí o námitkách účastníků řízení:

V průběhu územního řízení o umístění stavby, na základě kterého bylo vydáno rozhodnutí č. 698/2010, pod č. j. MUMI 10048548, byly vzneseny tyto námitky:

Námitce účastníka řízení Děti Země, Klub za udržitelnou dopravu, IČ:67010041, Cejl 48/50, Brno – střed, 602 00 („Děti Země“), uplatněná v přípisě „*Oznámení o účasti v územním řízení pro stavbu „R52, stavba 5206 Perná – st. hranice“ a zaslání vyjádření č.1 – č. j.: MUMI 10017323*“ ze dne 04. 05. 2010 , podaným dne 04. 05. 2010 na Městském úřadu Mikulov pod č. j. MUMI 10019646 - *věcně shrnuto týkající se:*

1. sdělení, že dle ustanovení § 10 odst. 4 zákona č. 100/2001 Sb. nelze bez stanoviska dotčeného orgánu dle § 10 zákona č. 100/2001 Sb. vydat navazující rozhodnutí podle zvláštních předpisů; povinnosti správních orgánů do podmínek svých rozhodnutí převzít všechny relevantní požadavky k ochraně životního prostředí uvedené ve stanovisku EIA a popř. odůvodnit, proč tak neučinily – *se vyhovuje*,

Námitka účastníka řízení Občanské sdružení „Dolní Dunajovice proti R52“, IČ: 22732543, František Bařina, Hlavní 88, 691 85 Dolní Dunajovice, uplatněná v přípisě „*Námitky ve věci územního řízení pro R52 pro stavbu 5206 v úseku Perná - st. hranice ČR/Rakousko*“ ze dne 15. 05. 2010, podaným dne 19. 05. 2010 na Městském úřadu Mikulov pod č. j. MUMI 10022228 - *věcně shrnuto týkající se:*

1. rozporování postupu stavebního úřadu z hlediska podobnosti neúplnosti žadatelem předložené žádosti s dokumentací pro R5206 s neúplností žadatelem předložené žádosti s dokumentací pro R5204 po zrušení ÚP VÚC Břeclavsko rozsudkem NSS z 25. 11. 2009, kdy stavební úřad neúplnost žádosti k dokumentaci R5204 přiznal, vyzval žadatele k jejímu doplnění a řízení pro R5204 přerušil, přičemž v žádosti s dokumentací pro R5206 toto nevzal na vědomí a řízení zahájil s vědomou chybou – *se zamítá*;
2. rozporování postupu stavebního úřadu vytknutím povinnosti stavebního úřadu při podání žadatele neprodleně žádost k vedení územního řízení pro R5206 zamítnout s odkazem na nález postupu dle stanoviska Ministerstva pro místní rozvoj v rozhodnutí č. j. 14909/2009-83/1110 ze dne 25. 03. 2010 – *se zamítá*;
3. rozporování postupu stavebního úřadu, spočívající v jeho neprověření žádosti žadatele z hlediska doložení existence právně platné územně plánovací dokumentace pro území R5206 dotčených obcí v nichž by byl schválen koridor pro R5206 shodný s předkládanou žádostí žadatele a následně včas neupozornil žadatele na takový nesoulad v jeho žádosti – *se zamítá*,
4. nerespektování a nenaplnění požadavků § 90 odst. 2 stavebního zákona (SZ) stavebním úřadem, spočívající v nezamítnutí žádosti žadatele v 30denní lhůtě a v jeho konání a svolávání veřejného ústního jednání aniž prokazatelně záměr žadatele ověřil z hlediska v souladu s požadavky uvedenými v § 90 SZ a hledisek ohrožení zájmů chráněných

stavebním zákonem nebo zvláštními právními předpisy umístěním a realizací záměru žadatele – se zamítá

5. rozporování postupu stavebního úřadu k žádosti žadatele z hlediska ust. § 92 odst. 2 ve spojení s ust. § 90 odst. a) SZ a aplikovatelnost rozsudku Nejvyššího správního soudu (NSS) č. j. 1 Ao 1/2009-185 ze dne 23. 09. 2009 – se zamítá;
6. rozporování postupu stavebního úřadu k žádosti žadatele z hlediska neexistence žádného schváleného koridoru pro R52 v platné územně plánovací dokumentaci – se zamítá;
7. konstatování postupu z hlediska schvalování nadmístních záměrů vyplývajících z rozsudku NSS ze dne 25. 11. 2009, kterým byl zrušen ÚP VÚC Břeclavsko – se vyhovuje;
8. nemožnosti se při územním umístění R5206 odkazovat na územní plány obcí, jakožto návaznou územně plánovací dokumentaci ve které nelze vymezit nadmístní koridor R52 v návaznosti na rozsudek NSS č. j. 3 Ao 1/2007 – 210 z 25. 11. 2009 ve spojení s hlediskem rozhodování o koridoru pro R5206 nejprve v ZÚR JMK – se zamítá;
9. územního plánu obce Bavory, který neobsahuje R52 a proto nemůže být územní řízení pro R5206 dle tohoto územního plánu vedeno – se zamítá;
10. územního plánu obce Perná, který neobsahuje R52 a proto nemůže být územní řízení pro R5206 dle tohoto územního plánu vedeno – se zamítá;
11. nemožnosti vést ani omylem v dobré víře územní řízení pro R5206 z důvodu protiprávnosti obsahu koridoru R52 v platném územním plánu města Mikulov a nutnost zamítnutí žádosti žadatele – se zamítá;
12. nedoložení záležitosti požadavku „soulad s cíli územního plánování, zejména s charakterem území, s požadavky na ochranu architektonických a urbanistických hodnot v území“ podle § 90 odst. b) SZ s vyhodnocením souladu dle § 18 odst. SZ ve spisu řízení – se zamítá;
13. nedoložení záležitosti požadavku „soulad s úkoly územního plánování, zejména s charakterem území, s požadavky na ochranu architektonických a urbanistických hodnot v území“ podle § 90 odst. b) SZ s vyhodnocením dle § 19 odst. 1 písm. c) SZ ve spisu řízení – se zamítá;
14. hodnocení povahy veřejného zájmu mezistátní dohody s Rakouskem z hlediska ust. § 90 odst. b) SZ – se zamítá;
15. existujících rizik s ohledem na veřejného zdraví a jejich nevypořádání dle ust. § 90 odst. b) SZ – se zamítá;
16. existujících rizik s ohledem na životní prostředí a jejich nevypořádání dle ust. § 90 odst. b) SZ – se zamítá;
17. nedoložení ve spisu řízení záležitosti požadavku „soulad s požadavky na ochranu urbanistických hodnot v území“ podle § 90 odst. b) SZ vypořádáním se s architektonickými hodnotami, krajinným rázem, podmínkami ze stanoviska dle § 10 zákona č. 100/2001 Sb. vydaného MŽP k záměru žadatele – se zamítá;
18. nevypořádání se dle ust. § 90 odst. b) SZ se všemi existujícími územně plánovacími podklady při absenci příslušné územně plánovací dokumentace, ke kterým zejména patří Jihomoravským krajem zahrnuté územně plánovací podklady pro Zásady územního rozvoje (viz Zadáání ZÚR schválené Zastupitelstvem JMK v roce 2009) – se zamítá;
19. nevypořádání se s tím, že stanovisko EIA na R52 Pohořelice – Mikulov bylo vydáno v rozporu se zákonem postupem MŽP v rozporu s právní úpravou „mezistátního posuzování“ vlivů na životní prostředí – se zamítá;
20. nutnosti stavebního úřadu vypořádat se s jediným existujícím a platným stanoviskem SEA vydaným MŽP dle § 14 zákona č. 244/1992 Sb. pod č. j. M/11862/1137/700/1412/OPVŽP/99 dne 24. 06. 1999 – se zamítá;
21. odkazu na autoritativní kontrolní závěr Nejvyššího kontrolního úřadu v kontrolní zprávě č. 08/26 vydané v červenci 2009, z hlediska veřejného zájmu jako jednoho z úkolů územního plánování zahrnutých v ust. § 19 odst. 1 písm. c) SZ – se zamítá;
22. subjektivního názoru účastníka jeho přirovnáním citace části textu ze závěru zprávy č. 08/26 Nejvyššího kontrolního úřadu (červenec 2009) se slovním spojením textu vytrženého z kontextu úplného znění ustanovení § 19 odst. 1 písm. c) SZ – se zamítá;

23. obtížnosti až nemožnosti pro R52 prokázat veřejný zájem požadovaný v ust. § 19 odst. 1 písm. c) SZ s ohledem na podezření z nezákonných praktik (lobbynk, nátlakové metody) a dosavadní chybné, chaotické a protizákonné kroky stavebního úřadu a obavy z nevylovení korupčního pozadí celé akce s R52 – se zamítá
24. nemožnosti se v územním řízení odvolávat na Politiku územního rozvoje (PÚR) – se zamítá;
25. důvodové zprávy k PÚR pro vládu ČR a hlediska povinnosti stavebního úřadu tuto zprávu závazně posuzovat a vyhodnotit v územním řízení R52 – se zamítá;
26. aspektu předložení dokumentu Ministerstva dopravy vládě ČR v září 2008, v němž se zavázalo k plnění harmonogramu uzavření Smlouvy s Rakouskem o napojení u Břeclavi, jakožto dokumentu který byl plněním úkolu bodu III. 2. c) Ministerstvem dopravy z usnesení vlády ČR č. 891 ze dne 07. 07. 2008 a projednán vládou dne 22. 09. 2008 pod č. j. 1409/08 – se zamítá;
27. konstatování – citaci – z textu důvodové zprávy k PÚR pro vládu ve spojení s citací z usnesení Nejvyššího správního soudu č. j. 9 Ao 3/2009 – 59 ze dne 18. 11. 2009 – se vyhovuje;
28. poukázání, že územní řízení k záměru nelze vést s ohledem na autorizovanou studii O. Volfa „Hodnocení dle § 45i zákona č. 114/1992 Sb., v platném znění, záměru - rychlostní silniční spojení Brna s Vídní na základě podkladů k záměru: R52 Pohořelice – Mikulov, I/55 Břeclav – obchvat, R55 – úsek obchvat Břeclavi a návrhu ÚP VÚC Břeclavska“ – se zamítá;
29. nemožnosti konstruovat opření územního rozhodnutí pouze o PÚR – se zamítá;
30. povinnosti stavebního úřadu mít v územním řízení vedeném ve smyslu ust. zákona č. 416/2009 Sb. k dispozici i právoplatnou územně plánovací dokumentaci (ÚPD), která je plně souladná (tj. ZÚR nebo ÚP VÚC musí být ve shodě s ÚP dotčených obcí) jinak podle nesouladných částí nelze rozhodovat, tzn. samotné územní řízení nemůže probíhat pouze na základě PÚR – se zamítá;
31. netotožnosti koridoru R52 posuzovaného v procesu EIA s koridorem R52 v ÚP města Mikulov ani s trasou R5206 v žádosti o územní rozhodnutí a je tak z těchto i dalších důvodů v rozporu – se zamítá;
32. neposouzení křižovatky na R5206 mezi bývalou celnicí a státní hranicí procesem EIA, takže bez stanoviska EIA pro tuto stavbu nelze záměr R5206 umístit – se zamítá;
33. nezákonnost vydání stanoviska EIA pro R52, neboť nedošlo k posouzení přeshraničních vlivů na životní prostředí dle zákona č. 110/2001 Sb. – se zamítá;
34. nemožnosti umístění žádné stavby bez posouzení EIA o přeshraničních vlivech, u níž lze očekávat negativní přeshraniční vliv na životní prostředí. Do doby předložení takového stanoviska EIA (k R52) je nutné územní řízení (R5206) zastavit – se zamítá;
35. absence kriticky důležitého právně platného stanoviska SEA, neboť neexistuje schválení koridoru R52 v závazné ani směrné části žádného právoplatného ÚP VÚC a současně není provedena SEA na takový právoplatný ÚP VÚC s tím, že existuje jediná platná SEA z tohoto pohledu, a to SEA „*k návrhu koncepce rozvoje dopravních sítí v České republice do roku 2010*“, vydaná MŽP č. j. /11862/1137/700/1412/OPVŽ/99 dne 24. 06. 1999, která R52 neschválila, ale požadovala posouzení variant, tj. výběr z variant R52 a R55 – se zamítá;
36. zmatečnosti žádosti o územní rozhodnutí pro R5206 o návaznosti R522 na rakouskou A5 z důvodu nevydání návazného rakouského stanoviska EIA pro A5 Státní hranice – Drasenhofen – Poysbrunn – se zamítá;
37. nerespektování přijaté stavební uzávěry Obce Bavory a Perná dokumentací pro územní rozhodnutí (DÚR) – se zamítá;
38. neřešení (žádostí o územní rozhodnutí) napojení silnice I/40 na silnici 52, které dnes existuje, které by realizací záměru bylo dle předložené žádosti o územní rozhodnutí zrušeno – se zamítá;
39. nedořešení (žádostí o územní rozhodnutí) mimoúrovňové křižovatky mezi bývalou celnicí a státní hranicí s Rakouskem, kde jsou nikam smysluplně vedoucí rampy (neseznatelné využití území) – se zamítá;

40. absence (doložením žádosti o územní rozhodnutí) uzavření mezivládní dohody s Rakouskem o přemostění potoka Včelínek pro rampy vedoucí do Rakouska z MUK v prostoru bývalé celnice a státní hranice s Rakouskem – se zamítá;
41. nerespektování podmínek ve stanovisku EIA a zásadním způsobem narušení krajinného rázu – se zamítá;
42. zavedení tranzitní dopravy do Mikulova chybným řešením napojení R52 na silnici I/40 (Mikulov – Valtice) – se zamítá;
43. nerespektování AOPK identifikované oblasti Slanisko (v dokumentaci pro územní rozhodnutí) podle principu předběžné opatrnosti potenciálně budoucího zařazení do oblasti NATURA 2000 – se zamítá;
44. nutnosti explicitního zohlednění lokality CZ0620411 Slanisko v trojúhelníku v procesu žádosti o územní rozhodnutí protože nebyla známa v době pořizování EIA – se zamítá;
45. nutnosti respektování podnětu CHKO č.j.976/PA/2007/AOPK zde dne 20. 08. 2008, který dodnes nebyl řádně vyřízen – se zamítá;
46. nemožnosti dle usnesení NSS chápat koridor R52 v PÚR jako závazně schválený a jako koridor k přijetí do ZÚR, NSS požaduje prověření záměru uvedených v PÚR při pořizování ZÚR – se zamítá;
47. irelevantnosti smlouvy ČR – Rakousko o napojení R52 a A5 pro její zatímní nezratifikování Parlamentem ČR, která tak nemá právní sílu pro rozhodování v územním plánování – se zamítá;
48. ignorace podmínek ve stanovisku EIA v doposud vydaných stanoviscích CHKO k R5206, která jsou napadeny a musí být před pokračováním procesu pro územní rozhodnutí R5206 přezkoumána nadřízeným orgánem – se zamítá;
49. protiprávnosti všech vydaných stanovisek MŽP k R5206, proti kterým jsou podány žaloby a která musí být před pokračováním procesu pro územní rozhodnutí R5206 přezkoumána nadřízeným orgánem – se zamítá;
50. konstatování o výkladu přímého dotčení záměrem stavby s odvoláním a citací z rozsudku NSS ze dne 31.08.2009 č. j. 5 As 6/2009-94 – se vyhovuje;
51. shrnutí různých hledisek dotčení obyvatelstva – se z části vyhovuje a z části zamítá;
52. nehodnocení dopadů na nově definovanou oblast Šibeničnick v dokumentaci záměru žadatele – se zamítá;
53. nerespektování stavební uzávěry Obce Bavory návrhem nivelety vodoteče Bavorský potok v dokumentaci žádosti – se zamítá;
54. nerespektování stavební uzávěry Obce Perná návrhem nivelety vodoteče Perenský potok u Spálené hospody v dokumentaci žádosti – se zamítá;
55. neaktuálnosti předložené dokumentace žádosti dle publikovaných vyjádření ministra dopravy ve věci úsporných opatření (změna nivelety), nemožnosti žadatele do řízení vědomě předkládat zastaralou dokumentaci – se zamítá;
56. nezákonnosti vedení územního řízení, nutnosti zastavit ústní jednání na 03. 06. 2010 – se zamítá;

Námítce účastníků řízení Serbajlová Dagmar, Serbajlo Pavel (oba Spálený Kopec 2, Mikulov) a Serbajlová Kateřina (Spálený Kopec 3, Mikulov), uplatněné v přípise „Stížnost“ ze dne 25. 05. 2010, podaným dne 26. 05. 2010 na Městském úřadu Mikulov pod č. j. MUMI 10023271 - věcně shrnuto týkající se:

1. nedodržení přípustných hygienických limitů (hluk, světlo projíždějících vozidel, výfukové zplodiny atd.) umístěním komunikace R5206 ve vzdálenosti cca 80m od jejich rodinných domků s požadavkem na jiné dořešení ochrany když není možno budovat protihlukové stěny (zamítavým závazným stanoviskem AOPK SCHKO Pálava z hlediska ochrany krajinného rázu) – se vyhovuje;

Námítka účastníka řízení Excalibur City s.r.o., IČ 25515705, se sídlem Chvalkovice - Hatě č. 183, 669 02 Znojmo, uplatněné v přípise „Sdělení námitek (K Vaší sp. Zn. STU/9043/2010/ALEL, č.



j. MUMI 10019072 ze dne 29. 04. 2010)“ ze dne 03. 06. 2010, podaným dne 03. 06. 2010 na Městském úřadu Mikulov pod č. j. MUMI 10024499 - věcně shrnuto týkající se:

1. nemožnosti projednávat navrhovaný záměr žadatele v územním řízení bez vyřešení zásadní otázek které byly obsaženy ve zrušeném ÚP VÚC Břeclavsko za které neexistuje náhrada relevantní právní a skutkové opory m. j. zahrnující vymezení záměrů silnic nadmístního, resp. republikového významu – se zamítá;
2. nerespektování situace v Rakouské republice, která se snaží mezi městy Schrick a Mikulovem postavit pouze dvoukruhovou silnici m. j. z úsporných důvodů – se zamítá;
3. znemožnění podnikatelského záměru výstavby nákupního centra s restaurací a hotelem na záměrem žadatele dotčených nemovitostech, nárustu hlukové a imisní zátěže na zbytkových částech záměrem žadatele nezastavěných nemovitostech vlastníka Excalibur City s.r.o., nerespektování negativních vlivů výstavby R5206 na životní prostředí, lidské zdraví a dalšího využití pozemků; nezohlednění a nezkoumání možnosti variantního řešení celé trasy R52 řešením jiné varianty řešení dálničního spojení mezi Brnem a Vídní – se zamítá;

Námítka účastníka řízení Obec Dolní Dunajovice, IČ: 00283126, Zahradní 613, 691 85 Dolní Dunajovice, uplatněné v přípise „Námítky, územní řízení pro R52, stavba 5206, Perná – st.hranice ČR/Rakousko“ ze dne 03. 06. 2010, podaným dne 03. 06. 2010 na Městském úřadu Mikulov pod č. j. MUMI 10024532 - věcně shrnuto týkající se:

1. neexistence schváleného koridoru pro R52 v platné územně plánovací dokumentaci – se zamítá;
2. nemožnosti vedení řízení dle územního plánu obce Bavory (neobsahuje R52) – se zamítá;
3. nemožnosti vedení řízení dle územního plánu obce Perná (neobsahuje R52) – se zamítá;
4. nerespektování stavebních uzávěr obcí Perná a Bavory v dokumentaci pro územní rozhodnutí – se zamítá;

Obsahově totožné námítky účastníků řízení, uplatněné v přípise „Námítky, územní řízení pro R52, stavba 5206, Perná –st.hranice ČR/Rakousko“, ze dne 13. 05. 2010, podané na Městském úřadu Mikulov následujícími účastníky řízení:

- Zdeněk Doležel a Eva Doleželová, ze dne 13. 05. 2010, doručeno na MěÚ Mikulov dne 26. 05. 2010 pod č. j. MUMI 10022744
- Libuše Mikulancová, ze dne 13. 05. 2010, doručeno na MěÚ Mikulov dne 21. 05. 2010 pod č. j. MUMI 10022740
- Ludmila Krejčí, ze dne 13. 05. 2010, doručeno na MěÚ Mikulov dne 21. 05. 2010 pod č. j. MUMI 10022736
- Bohumír Hodula, ze dne 13. 05. 2010, doručeno na MěÚ Mikulov dne 21. 05. 2010 pod č. j. MUMI 10022733
- Jaroslav Todt, ze dne 13. 05. 2010, doručeno na MěÚ Mikulov dne 21. 05. 2010 pod č. j. MUMI 100022732
- Marie Koňářiková, ze dne 13. 05. 2010, doručeno na MěÚ Mikulov dne 21. 05. 2010 pod č. j. MUMI 10022730
- Antonín Kopecký, ze dne 13. 05. 2010, doručeno na MěÚ Mikulov dne 21. 05. 2010 pod č. j. MUMI 10022728
- Vladimír Pfeffer, ze dne 13. 05. 2010, doručeno na MěÚ Mikulov dne 21. 05. 2010 pod č. j. MUMI 10022727
- Ing. Naděžda Talašová, ze dne 13. 05. 2010, doručeno na MěÚ Mikulov dne 21. 05. 2010 pod č. j. MUMI 10022723
- Jan Vybíral, ze dne 13. 05. 2010, doručeno na MěÚ Mikulov dne 21. 05. 2010 pod č. j. MUMI 10022726
- Marie Kaššová, ze dne 13. 05. 2010, doručeno na MěÚ Mikulov dne 31. 05. 2010 pod č. j. MUMI 10023724
- Růžena Hoduláková, ze dne 13. 05. 2010, doručeno na MěÚ Mikulov dne 31. 05. 2010 pod č. j. MUMI 10023725

- Marie Macharová, ze dne 13. 05. 2010, doručeno na MěÚ Mikulov dne 31. 05. 2010 pod č. j. MUMI 10023727
- Františka Kurtinová, ze dne 13. 05. 2010, doručeno na MěÚ Mikulov dne 31. 05. 2010 pod č. j. MUMI 10023728
- Josef Hanák, ze dne 13. 05. 2010, doručeno na MěÚ Mikulov dne 31. 05. 2010 pod č. j. MUMI 10023730
- Ladislav Holec a Marie Holcová, ze dne 13. 05. 2010, doručeno na MěÚ Mikulov dne 26. 05. 2010 pod č. j. MUMI 10023217
- Jaroslav Koňářík, ze dne 13. 05. 2010, doručeno na MěÚ Mikulov dne 26. 05. 2010 pod č. j. MUMI 10023216
- Anna Václavková, ze dne 13. 05. 2010, doručeno na MěÚ Mikulov dne 26. 05. 2010 pod č. j. MUMI 10023215
- Jaroslav Drmola, ze dne 13. 05. 2010, doručeno na MěÚ Mikulov dne 26. 05. 2010 pod č. j. MUMI 10023214
- Miroslava Hladníčková, ze dne 13. 05. 2010, doručeno na MěÚ Mikulov dne 21. 05. 2010 pod č. j. MUMI 10022746
- Josef Novosad, ze dne 13. 05. 2010, doručeno na MěÚ Mikulov dne 21. 05. 2010 pod č. j. MUMI 10022743
- věcně shrnuto námitka týkající se:
  1. nesoulad žádosti o územní rozhodnutí s územně plánovací dokumentací
    - se zamítá
  2. neexistence schváleného koridoru pro R 52 v platné územně plánovací dokumentaci
    - se zamítá
  3. nemožnost schvalovat nadmístní prvky v územních plánech obcí a tím nahrazovat scházející ÚP VÚC či ZÚR pouhým územním plánem obce nebo regulačním plánem
    - se zamítá
  4. územní plán obce Bavory neobsahuje R 52
    - se zamítá
  5. územní plán obce Perná neobsahuje R 52
    - se zamítá
  6. protiprávní koridor R 52 v územním plánu města Mikulov
    - se zamítá
  7. nemožnost odvolávat se v územním řízení jen na Politiku územního rozvoje (PÚR)
    - se zamítá
  8. územní řízení lze vést pouze na základě souladu s územně plánovací dokumentací, nelze se opírat pouze o PÚR
    - se zamítá
  9. koridor R 52 posuzovaný v procesu EIA není totožný s koridorem R 52 v ÚP města Mikulov ani s trasou R 5206
    - se zamítá
  10. křižovatka na R 5206 mezi bývalou celnicí a státní hranicí nebyla posouzena procesem EIA
    - se zamítá
  11. stanovisko EIA je nezákonné, neboť nedošlo k posouzení přeshraničních vlivů na životní prostředí dle zákona č.110/2001 Sb.
    - se zamítá
  12. bez posouzení EIA o přeshraničních vlivech nelze umístit žádnou stavbu, u níž lze očekávat negativní přeshraniční vliv na životní prostředí
    - se zamítá
  13. zmatečnost žádosti o územní rozhodnutí pro R 5206 z důvodu absence rakouského stanoviska EIA pro A5 Státní hranice-Drasenhofen-Poysbrunn
    - se zamítá
  14. nerespektování stavebních uzávěr obcí Bavory a Perná
    - se zamítá

15. nerespektování podmínek stanoviska EIA a narušování krajinného rázu navrhovaným záměrem R 5206  
- se zamítá
16. chybné řešení napojení R 52 a I/40 (Mikulov-Valtice) a zavedení tranzitní dopravy do Mikulova, s absencí posouzení v EIA  
- se zamítá
17. nerespektování oblasti Slanisko v trojúhelníku, jako potenciální budoucí oblasti NATUTA 2000  
- se zamítá
18. nutnost porovnání koridorů R52 a R 55 před rozhodováním o přednostní výstavbě  
- se zamítá
19. absence ratifikace smlouvy s Rakouskem o napojení R 52 A5, Parlamentem ČR  
- se zamítá
20. všechna doposud vydaná stanoviska CHHKO k R 5206 jsou nesprávná, ignorují podmínky stanoviska EIA a musí být přezkoumána příslušným nadřízeným orgánem  
- se zamítá
21. všechna doposud vydaná stanoviska MŽP k R 5206 jsou protiprávní a jsou proti nim podány žaloby a musí být přezkoumána příslušným nadřízeným orgánem  
- se zamítá
22. územní řízení je vedeno nezákonně  
- se zamítá

Námitka účastníka řízení Města Mikulova, IČ:00283347, Náměstí 1, Mikulov, uplatněné v přípisu označeném „*Závazné stanovisko*“ ze dne 02.06.2010, podaným dne 03. 06. 2010 na Městském úřadu Mikulov pod č. j. MUMI 10024284 - *věcně shrnuto týkající se:*

1. v dalším stupni projektové dokumentace bude křižovatka SO 6103 MUK Mikulov – jih dořešena tak, aby umožňovala sjezd i nájezd v obou směrech  
- se zamítá
2. dořešit protihluková opatření pro území, které bude nadlimitně zasaženo budoucím hlukem z budoucí rychlostní komunikace  
- se vyhovuje.

Společná námitka účastníků řízení občanských sdružení Ekologický právní servis, o. s., IČ: 653 414 90, Příbětická 1908, Tábor a Nebojsa, o. s., IČ: 266 444 79, Bavory 112, Bavory, v zastoupení Mgr. Liborem Jarmičem, Ekologický právní servis, Dvořákova 13, Brno, uplatněné v přípisu označeném „*Společné námitky účastníků řízení proti řízení o žádosti o vydání územního rozhodnutí o umístění stavby nazvané „R52, stavba 5206 Perná – st. hranice ČR/Rakousko*““ ze dne 02. 06. 2010, podaném dne 03. 06. 2010 v 8:39 hod., na Městském úřadu Mikulov, se zaručeným elektronickým podpisem - *věcně shrnuto týkající se:*

1. nesoulad s územně plánovací dokumentací  
- se zamítá
2. povinnost zkoumat soulad s územně plánovací dokumentací i při uplatnění zákona č.416/2009 Sb., o urychlení výstavby dopravní infrastruktury  
- se zamítá
3. záměr R 52 je stížen zásadní vadou z důvodu absence posouzení variant  
- se zamítá
4. existence neratifikované mezivládní dohody nemůže být důvodem porušování zákonů České republiky  
- se zamítá
5. vedení předmětného územního řízení stavebním úřadem je nezákonné  
- se zamítá.

Námítka účastníka řízení Excalibur City s.r.o., IČ 25515705, se sídlem Chvalkovice-Hatě č. 183, 669 02 Znojmo, uplatněné při veřejném ústním jednání do protokolu dne 03. 06. 2010, - věcně shrnuto týkající se:

1. Řešení křižovatky Mikulov – jih považujeme za zcela neadekvátní, megalomanské řešení, které dle našeho názoru je realizováno pouze z důvodu prostavět více peněz ze státní pokladny a dopravně obsloužit některé stávající nebo budoucí komerční objekty přilehlé. Toto řešení by možná bylo akceptovatelné v Brně nebo Praze pro region Mikulova – obslužnost Mikulova je, jak již jsem uvedl neadekvátní. Navrhujeme úplně přerešit celou křižovatku Mikulov – jih na normální dálniční křižovatku“ s eventuelním oboustranným připojením, které stávající křižovatka vůbec nenabízí. Jsme vlastníky pozemku parc. č. 7865, 7871, 7883 v katastrálním území Mikulov na Moravě, které předmětnou stavbou budou zcela nesmyslně úplně znehodnoceny. - se zamítá.

V územním řízení, které bylo vedeno po zrušení rozhodnutí č. 698/2010, pod č. j. MUMI 10048548, které bylo zrušeno nadřízeným orgánem, byly podány obsahově stejné námítky účastníků řízení: dne 08. 08. 2017, pod č. j. MUMI 17030139 Spolek „Za čisté a klidné Modřice z. s.“, IČ: 22733248, U Hřiště 830, 664 42 Modřice, dne 08. 08. 2017, pod č. j. MUMI 17030168 Spolek „Občanské sdružení Dolní Dunajovice proti R52, z. s.“, IČ: 22732543, Hlavní 130, 691 85 Dolní Dunajovice, dne 08. 08. 2017, pod č. j. MUMI 17030196 emailem a doplněno poštovní přepravou dne 09. 08. 2017, pod č. j. MUMI 17030211 a dne 11. 08. 2017 pod č. j. MUMI 17030569 opět totožné námítky Spolek Obchvat, z. s., IČ: 266 06 119, Stojanova 766/7, 669 02 Znojmo, dne 09. 08. 2017, pod č. j. MUMI 17030213 Spolek „Občané za D43 jako obchvat celého Brna, z. s.“, IČ: 75053446, Opálkova 758/16, Bystrc, 635 00 Brno, dne 09. 08. 2017, pod č. j. MUMI 17030214 Spolek „Nová Ves proti průtahu obcí a R52“, IČ: 22861980, Nová Ves 138, 691 23 Pohořelice, dne 09. 08. 2017, pod č. j. MUMI 17030215 Spolek „Občané za ochranu kvality bydlení v Brně-Kníničkách, Rozdrojovicích a Jinančovicích, z. s.“, IČ: 266 53 486, U luhu 23, 635 00 Brno, dne 09. 08. 2017, pod č. j. MUMI 17030216 Spolek „Občanské sdružení za ochranu kvality bydlení a životního prostředí v Troubsku, z. s.“, IČ: 26986043, Hodakova 582/27, 664 41 Troubsko, dne 09. 08. 2017, pod č. j. MUMI 17030252 emailem a doplněno poštovní přepravou dne 15. 08. 2017, pod č. j. MUMI 17031600 Spolek „Pěkný jih z. s.“, IČ: 22725351, Moravanská 159/86, Přízřenice, 619 00 Brno, dne 10. 08. 2017, pod č. j. MUMI 17030459 Spolek „Občané za ochranu kvality bydlení v Brně – Bosonohách z. s.“, IČ: 26660407, Pražská 469/29, Bosonohy, 642 00 Brno:

Námítka:

1. Veřejná vyhláška je zcela zmatečná, neb je označena jako „OZNÁMENÍ o zahájení územního řízení“, přičemž se o zahájení územního řízení nejedná, neboť územní řízení bylo, jak stavební úřad ve vyhlášce uvádí, zahájeno dnem, kdy žádost došla věcně a místně příslušnému správnímu orgánu. Správní úřad uvádí, že vydal územní rozhodnutí 22. 11. 2010, které krajský úřad zrušil 18. 6. 2011. Tedy se nemůže jednat o zahájení řízení, a proto nelze na předmětnou vyhlášku nyní navázat pokračování územního řízení, a pokud žadatel má zájem o pokračování v územním řízení, pak správní úřad musí zveřejnit novou veřejnou vyhlášku. - se zamítá
2. Veřejná vyhláška je zcela zmatečná, neboť řízení je v nadpise označeno jako řízení o umístění stavby „Rychlostní silnice R52, stavba 5206 Perná - st. hranice ČR/Rakousko“ a přitom se o toto územní řízení věcně nejedná. Toto označení se objevuje dále na str. 7, kde se uvádí, že „Stavební úřad příslušný k vedení navazujícího řízení v souladu s § 9b odst. 1 písm. a) zákona o posuzování vlivů na životní prostředí spolu s oznámením o zahájení řízení zveřejňuje postupem podle § 25 správního řádu žádost o územní rozhodnutí o umístění stavby s názvem „Rychlostní silnice R52, stavba 5206 Perná - st. hranice ČR/Rakousko“ v úseku km 34,550 - 38,445, kterou dne 25. 02. 2010 podalo Ředitelství silnic a dálnic ČR ...“. Podle formulace utopené v textu (na str. 8), která zní „Předmětem

- rozhodnutí, které má být v navazujícím řízení vydáno, je územní rozhodnutí o umístění stavby s názvem „Rychlostní silnice R52, stavba 5206 Perná - st. Hranice ČR/Rakousko“ v úseku km 34,550 - 38,445“ má být vydáno územní rozhodnutí pouze pro necelé 4 km výše identifikovaného záměru. Evidentně se tedy jedná o zúžení předmětu žádosti o územní rozhodnutí. Tento fakt musí však být jednoznačně ve vyhlášce uveden a předmět zúžené žádosti musí být jednoznačně reflektován jak v označení procesu v nadpise veřejné vyhlášky, tak s ním musí korespondovat celý obsah vyhlášky a celá předložená dokumentace pro územní řízení. Pokud žadatel má zájem o pokračování v územním řízení, pak správní úřad musí zveřejnit novou veřejnou vyhlášku. – se zamítá
3. Zmatečně je k veřejné vyhlášce přiložena žádost o vydání rozhodnutí o umístění stavby z 23. 2. 2010, která se vztahuje k „Rychlostní silnice R52, stavba 5206 Perná - st. Hranice ČR/Rakousko“, přičemž ve veřejné vyhlášce, kde je km 34,550 - 38,445 tedy řešena žádost o územní rozhodnutí pro stavbu na úsek necelých 4 km. Přiložen tedy měla být ten dokument, kde se požaduje územní rozhodnutí na úsek cca 4 km. Pokud žadatel má zájem o pokračování v územním řízení, pak správní úřad musí zveřejnit novou veřejnou vyhlášku se správnou přílohou. – se zamítá
  4. Veřejná vyhláška je zmatečná, když k žádosti o územní rozhodnutí z roku 2010 je připojena grafická příloha z 10/2015. Pokud žadatel má zájem o pokračování v územním řízení, pak správní úřad musí zveřejnit novou veřejnou vyhlášku se správnou přílohou. – se zamítá
  5. Veřejná vyhláška je zmatečná, když k žádosti o územní rozhodnutí z roku 2010 byla na úřední desce Města Mikulov připojena grafická příloha, která je nečitelná. Pokud žadatel má zájem o pokračování v územním řízení, pak správní úřad musí zveřejnit novou veřejnou vyhlášku se správnou přílohou. – se zamítá
  6. Tím, že veřejná vyhláška je věcně chybná, nemohla být ani naplněna zákonem daná podmínka o povinnosti dle ust. § 87 odst. 2 stavebního zákona zveřejnit informace o jeho záměru a o tom, že podal žádost o vydání územního rozhodnutí, byla bezodkladně poté, co bylo oznámeno zahájení územního řízení a nařízeno veřejné ústní jednání, vyvěšena na místě určeném stavebním úřadem v oznámení. – se zamítá
  7. Seznam účastníků řízení je chybný. Podle ust. § 30 odst. 1 zákona č. 13/1997 Sb. o pozemních komunikacích, „K ochraně dálnice, silnice a místní komunikace I. nebo II. třídy a provozu na nich mimo souvisle zastavěné území obcí slouží silniční ochranná pásma. Silniční ochranné pásmo pro nově budovanou nebo rekonstruovanou dálnici, silnici a místní komunikaci I. nebo II. třídy vzniká na základě rozhodnutí o umístění stavby“. Podle ust. § 30 odst. 2 písm. a) „Silničním ochranným pásmem se pro účely tohoto zákona rozumí prostor ohraničený svislými plochami vedenými do výšky 50 m a ve vzdálenost ... a) 100 m od osy přilehlého jízdního pásu dálnice anebo od osy větve její křižovatky s jinou pozemní komunikací; pokud by takto určené pásmo nezahrnovalo celou plochu odpočívky, tvoří hranici pásma hranice silničního pozemku“. Tímto ustanovením zákona se umístování silnic odlišuje od obecných ustanovení o územním řízení pro jiné typy staveb, V předmětném ochranném pásmu jsou stanoveny povinnosti a práva pro vlastníky zde se nacházejících pozemků a jejich částí. Bylo tedy povinností stavebního úřadu do výčtu účastníků řízení uvést všechny majitelé pozemků ve vznikajícím ochranném pásmu a do oznámení o územním řízení všechny tyto pozemky jmenovitě vyjmenovat. To se nestalo, čímž došlo k závažnému pochybení ze strany stavebního úřadu. Řízení je tedy nutné opakovat. Navíc lze upozornit, že opomenutí majitelé pozemků jsou opomenutými účastníky řízení a jejich práva existují a mohou je uplatnit za splnění zákonných podmínek kdykoliv v průběhu řízení i po jeho skončení. – se zamítá
  8. Vzhledem k tomu, že žadatel o územní rozhodnutí zúžil předmět své žádosti na úsek necelých 4 km, pak v předmětné vyhlášce měly být uvedeny jen ty pozemky, které se týkají pouze umístění zúženého záměru a žádné jiné. – se zamítá
  9. Veřejná vyhláška i dokumentace pro územní rozhodnutí jsou zcela chybné, neb zatajují skutečný věcný účel dané komunikace. Tato komunikace nemá být běžnou dálniční

stavbou, ale má se stát součástí tzv. tzv. transevropského Baltsko-jaderského KORIDORU v rámci celoevropské silniční sítě TEN-T. Těchto transevropských KORIDORŮ je dle evropské legislativy v EU pouze 9. Tyto koridory jsou navrženy pro dálkovou transevropskou dopravu, tedy i pro těžkou nákladní (kamionovou) dopravu. Není přípustné, aby toto bylo v řízení zamlčeno a aby dokumentace pro územní řízení s tímto faktem explicitně nepočítala. Územní rozhodnutí nelze vydat. – se zamítá

10. Namítáme, že upravené dokumentace pro územní řízení v poslední verzi, podle které má být rozhodováno, nebyla předložena dotčeným orgánům k vyjádření, stanoviskům a rozhodnutím. Tedy jejich vyjádření, stanoviska a rozhodnutí založená ve spise nejsou použitelná pro vydání územního rozhodnutí. – se zamítá

11. Namítáme, že i označení dokumentů a výkresové dokumentace je chybné, neb dokumenty obsahově změněné nejsou označeny datem, kdy změna proběhla. Takovéto dokumenty nejsou způsobilé být podkladem pro správní řízení. – se zamítá

12. Namítáme, že v rámci územního řízení byla nesprávně posouzena otázka hlučnosti. Součástí dokumentace pro územní řízení je Hluková studie z roku 2014, která vychází z nesprávných vstupních údajů, a tedy zcela chybně hodnotí hlučnost po uvedení D52 do provozu. Hluková studie vychází pouze z odhadu intenzity dopravy pro rok 2020, což je naprosto nedostatečné. Na tento problém upozornilo projektanty (firmu PK OSSENDORF) i Ministerstvo životního prostředí (MŽP) ve výzvě datované 19. 7. 2016 a vydané pod čj. 1594/560/16. Kopii této výzvy z MŽP obdržel i Městský úřad Mikulov, tedy správní orgán, který vede předmětné řízení. Správní orgán nemůže tedy ignorovat tento podklad z MŽP. Tuto výzvu z MŽP, kterou správní úřad již vlastní, tímto činíme nedílnou součástí naší námítky a požadujeme, aby správní úřad námítky MŽP vypořádal, a to ne opakováním formulací z minulosti, ale se zahrnutím níže uvedených informací o intenzitách dopravy. Oprávněnost této výzvy MŽP a dokonce i rozpor předpokládaných intenzit dopravy s existující realitou potvrdily i výsledky oficiálního sčítání dopravy provedeného Ředitelstvím silnic a dálnic v roce 2016 a publikovaného v roce 2017 na WEBU ŘSD (viz <http://scitani2016.rsd.cz/>). Podle podkladových modelových intenzit pro hlukovou studii je na hraničním přechodu Mikulov/Drasenhofen předpokládáno pro rok 2020 celkem 10.8 tis. vozidel denně, z toho 2.2 tisíce těžkých motorových vozidel. Dle publikovaných výsledků sčítání dopravy v ČR z roku 2016, kde pro sčítací úsek 6-2190 (státní hranice ČR–Rakousko – vyústění silnice I/40 do I/52) je uvedena intenzita dopravy v kategorii TV (těžká motorová vozidla celkem) 3195 vozidel denně. Znamená to, že sčítání dopravy pro rok 2016 zde zjistilo o 45%, tedy prakticky o polovinu, více vozidel těžké nákladní dopravy než model použitý pro hlukovou studii. Hluková studie je tedy zcela chybná a nelze ji akceptovat. Územní rozhodnutí nelze vydat.

Lze rovněž odkázat na již před více než deseti lety publikované očekávané intenzity dopravy. Již v roce 2003 bylo v Dokumentaci posuzování vlivů na životní prostředí (tzv. EIA) pro R52 konstatováno, že pro navrhovanou variantu 1x rychlostní silnice R52 (tj. dnešní trasování přes správní území Mikulova) v úseku Mikulov – hranice s Rakouskem se pro rok 2020 očekává celková intenzita dopravy na R52 ve výši 18726 vozidel denně. Tato hodnota byla založena na předpokladu dokončení rakouské dálnice A5, což sice zatím nenastalo, ale v úseku od jihu po obec Schrick je A5 v provozu. Toto, i po jen orientačním přepočtu oficiálními koeficienty Ministerstva dopravy (technický předpis TP 225), odpovídá cca 24,7 tis. vozidel denně v roce 2035. Tento údaj je více než dvojnásobný oproti údaji použitému v hlukové studii a odpovídá takovému nárůstu hlučnosti, že ani navržená protihluková opatření v dokumentaci pro územní rozhodnutí nevedou k zákonem požadovanému dodržení limitu hlučnosti, tedy je zde jasný rozpor se zákonem a územní rozhodnutí nelze vydat.

Výše uvedené dokládá oprávněnost požadavku MŽP, že nelze za základ pro hlukovou studii brát v úvahu predikci pro rok 2020. Je nepochybně nutné v úvahu brát stav saturace na komunikaci daný nejvyšší očekávanou intenzitou dopravy v době životnosti

komunikace – viz také tzv. kapacita komunikace definovaná v normě ČSN 73 6101 pro tzv. úroveň dopravy (UKD) stupně C.

Dále lze odkázat i na rakouské dokumenty pro proces EIA pro dálnici A5 v úseku Poysbrunn – Drasenhofen – hranice s ČR v řízeních, jichž se Česká republika a její občané účastnili. Tyto dokumenty z roku 2013 uvádějí pro výstavbu A5 k hranici s ČR modelovou predikci pro rok 2030, podle níž „Doprava na hranicích s Českou republikou činí na A5 kolem 21 900 vozidel/24 hod“. Po přepočtu koeficienty dle TP 225 pro srovnatelný stav roku 2035 to znamená cca 23,5 tis. vozidel denně.

Procesy EIA tedy zcela konsistentně po více než 10 let uvádějí více než dvojnásobnou intenzitu dopravy na hranici s ČR u Mikulova než je intenzita, která vstoupila jako podklad hlukové studie. Absolutní hodnota rozdílu mezi údaji z procesů EIA, jak českých, tak rakouských (tj. 23,5 tis. až 24,7 tis. vozidel denně), oproti predikci v dopravním modelu pro územní rozhodnutí je tedy cca 13,3 – 14,5 tis. vozidel denně, což představuje velmi významné podhodnocení pro intenzity dopravy se všemi dopady na posuzování negativních vlivů dálnice D52 v této oblasti. – se zamítá

13. K otázce překročení zákonných limitů hlučnosti poukazujeme na nesprávný postup správního úřadu, ke kterému došlo při vydání územního rozhodnutí pro rychlostní silnici R52, úsek R5206, v roce 2010, kde správní úřad ignoroval doložené možné překročení hlučnosti a uvedl, že „po stavební realizaci záměru - na základě naměření normově nadlimitního hluku v průběhu předčasného užívání (zkušebního provozu) nadlimitní hluk eliminován umístěním a vybudováním prvků individuální protihlukové ochrany“. Toto nelze přijmout, neb při schvalování záměru je nutno postupovat tak, aby již na úrovni projektu bylo prokazatelně zajištěno, že k překračování limitu nedojde. Toto není v předložené dokumentaci pro územní rozhodnutí zajištěno (Hluková studie je dokonce zcela chybná). – se zamítá
14. Nelze souhlasit se změnami stanovisek dotčených orgánů. Zásadní podmínkou zákonnosti v postupech dotčených orgánů státní správy je povinnost dodržovat kontinuitu rozhodování, tedy neměnit stanoviska bez řádného odůvodnění. Lze poukázat na text na str. 144 vydaného územního rozhodnutí v roce 2010 (a následně zrušeného krajským úřadem JMK), kde se upozorňuje, že „Z hlediska vlivu na zdraví obyvatel lze záměr vyhodnotit kladně, zasažení obyvatel hlukem a emisemi nepřekročí povolené hygienické limity s výjimkou nemovitostí domůč. p. 1204. 1205, 1206 v katastrálním území Mikulov na Moravě, umístěných mimo trvalý zábor záměru stavby podle dokumentace záměru žadatele, kde bude po stavební realizaci záměru - na základě naměření normově nadlimitního hluku v průběhu předčasného užívání (zkušebního provozu) nadlimitní hluk eliminován umístěním a vybudováním prvků individuální protihlukové ochrany, jelikož závazného stanoviska AOPK Správy chráněné krajinné oblasti Pálava zn. 00878/PA/2008/AOPK ze dne 28.07.2008, vydanému k dokumentaci záměru žadatele, nelze v daném území řešit umístění protihlukové stěny z důvodů ochrany životního prostředí z hlediska krajinného rázu, případně žadatelem učiněno jiné opatření v souladu s podmínkou č.28 výroku tohoto rozhodnutí.“ Správní orgán je tedy povinen vypořádat rozpor mezi postupem z roku 2010 a podklady pro současné územní řízení. – se zamítá
15. Namítám, že v rámci územního řízení byla nesprávně posouzena otázka znečištění ovzduší. Součástí dokumentace pro územní řízení je Rozptylová studie z roku 2014, která vychází z nesprávných vstupních údajů, predikovaných intenzit dopravy, a tedy zcela chybně hodnotí hlučnost po uvedení D52 do provozu. Doložení chybných vstupních údajů je uvedeno výše v námitce k Hlukové studii. Rozptylová studie navíc přiznává, že k překračování zákonných limitů prašnosti již došlo. Např. na str. 8 Rozptylové studie je uvedeno, že „36. nejvyšší denní hodnota PM10 se v zájmovém území pohybuje od 41  $\mu\text{g.m}^{-3}$  v prostoru Pavlovských vrchů přes 45,6 ve volné zemědělské krajině po 52,3  $\mu\text{g.m}^{-3}$  ve vazbě na město Mikulov.“ Zákonný limit pro tzv. 36. nejvyšší denní hodnotu polévatého prachu frakce PM10 je 50  $\mu\text{g.m}^{-3}$ . Navíc lze doložit, že v letech se zhoršenými rozptylovými podmínkami (a ty pro tyto roky platí zákonné limity a ne jen pro léta s dobrými

rozptylovými podmínkami) k překročení předemtného zákonného limitu prašnosti již v minulosti došlo (viz oficiální údaje publikované Českým hydrometeorologickým ústavem (ČHMÚ) na [www.chmi.cz](http://www.chmi.cz), doloženo překročení minimálně ve třech letech), a tedy je nepochybné, že zatížení území bylo nadlimitní i bez zavlečení transevropského Baltsko-jaderského silničního koridoru do oblasti Mikulova a tím spíše by k němu docházelo po jeho zprovoznění a plném zatížení těžkou dálkovou (kamionovou dopravou). Územní rozhodnutí tedy nelze vydat. – se zamítá

16. K výše uvedené námitce doplňujeme, že naprosto nelze souhlasit s tvrzením na straně 11 Rozptylové studie, že „cca 70 m od osy silnice I/52 koncentrace klesá na 6  $\mu\text{g.m}^{-3}$  (3% imisního limitu)“. Vzhledem k tomu, že podle zákona je „imisní limit 50  $\mu\text{g.m}^{-3}$  (doba průměrování: 24 hodin)“, pak 6  $\mu\text{g.m}^{-3}$  nejsou 3% imisního limitu, ale 12% imisního limitu. Současně je také nesmyslné tvrzení o poklesu z 14  $\mu\text{g.m}^{-3}$  na 6  $\mu\text{g.m}^{-3}$ , ke kterému by mělo podle Rozptylové studie dojít na vzdálenosti pouhých 70 m. Toto není situace v ovzduší v době, kdy probíhá stav překračování zákonného limitu. K takovému prudkému poklesu znečištění se vzdáleností snad může dojít pouze ve dnech s velmi dobrými rozptylovými podmínkami, tj. např. při významné intenzitě větru, ale k takové situaci nemůže nastat v těch dnech, které jsou ze zákona významné pro zjištění, zda zákonný limit byl překročen (tj. během 36 dnů s největším znečištěním v roce). V takových dnech je často nadlimitní znečištění vysoké a někdy konstantní do vzdálenosti i více než 1 km od liniového zdroje znečištění (dálnice). Toto dokládá i níže připojený graf z materiálů ČHMÚ pro nepříznivé rozptylové podmínky:

Při posuzování se ze zákona musí aplikovat tzv. princip předběžné opatrnosti, tedy nejhorší možný stav.

Lze odkázat i na oficiální dokumenty ŘSD, které požadují, aby při hodnocení negativních dopadů prašnosti způsobených provozem dopravy na komunikacích se použila tzv. metoda HDM-4 založená na metodice vyvinuté Světovou bankou. Negativní dopady zvýšené prašnosti (tzv. externality) zde pro jednoduchost vycházejí z dopadů na pás území o šíři 3 km – viz „ATEM (Atelier ekologických modelů, s.r.o): Metodika pro oceňování externích nákladů z imisní a akustické zátěže pro potřeby ekonomického hodnocení staveb, průvodní zpráva, únor 2013, str. 19, dostupné na WEBu ŘSD: [https://www.rsd.cz/wps/wcm/connect/6e1f04d6-7893-4b37-829b457622844dcc/externality\\_zprava+2013.pdf?MOD=AJPERES](https://www.rsd.cz/wps/wcm/connect/6e1f04d6-7893-4b37-829b457622844dcc/externality_zprava+2013.pdf?MOD=AJPERES)„ – se zamítá

17. Posouzení vlivů a životní prostředí EIA z roku 2003 – 2005 nemůže být podkladem pro současné řízení, neboť záměr předložený do územního řízení není totožný se záměrem posuzovaným v EIA. Navíc posouzení EIA je neúplné, jak z hlediska prašnosti, tak hlučnosti, dále pak z hlediska vymezení křižovatek a doprovodné komunikace k D52. V roce 2005 se navíc nejednalo o posuzování záměru, který by měl být chápán jako součást transevropského Blatsko-adriatického koridoru. Posouzení EIA je nutné opakovat. Nelze ani akceptovat verifikační stanovisko EIA, které vypracovalo MŽP. Libovůle zde aplikovaná ze strany úředníků MŽP je zásadním pochybením. – se zamítá

18. Územní rozhodnutí nelze vydat pro překročení zákonných limitů a pro ignorování principu předběžné opatrnosti. Lze odkázat na rozsudek NSS ze dne 21. 6. 2012, čj. 1 Ao 7/2011 – 526, kterým byly zrušeny ZÚR JMK v roce 2012, specificky na článek 102, kde je uvedeno: „Nejvyšší správní soud zdůrazňuje, že posuzování imisních limitů znečištění ovzduší a nejvyšších přípustných hodnot hluku stanovených příslušnými prováděcími předpisy má své místo především v územním řízení v rámci realizace konkrétního záměru (ve vztahu k hluku srov. např. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 31. 1. 2012, č. j. 1 As 135/2011 – 246, umístění stavby EPOQUE PANKRÁC – HOTEL v Praze na Pankráci, bod 45: „do území nadlimitně zatíženého hlukem nelze bez dalšího automaticky umísťovat stavby, které sice každá jednotlivě nepřitíží svým provozem dotčenému území nijak výrazně, ale v součtu jednotlivých případů znamenají postupné a významné přitěžování již nyní existující nadlimitní zátěži v území“). Právě v této fázi je příslušný stavební úřad ve spolupráci s dotčenými orgány povinen vzít v potaz limity využití území,



mezi něž patří i imisní limity znečištění ovzduší a nejvyšší přípustné hodnoty hluku, a nepřipustit umístění takové stavby, která by způsobila překročení těchto limitů v daném území [§ 90 písm. e) stavebního zákona, podle nějž musí být záměr žadatele o územní rozhodnutí v souladu s požadavky zvláštních předpisů a stanovisek dotčených orgánů]. Územní řízení lze tedy označit za jeden z nejdůležitějších momentů, v němž se velmi rigorózně (prostřednictvím závazných veřejnoprávních limitů) projevuje princip přípustné míry znečišťování životního prostředí, podle nějž území nesmí být zatěžováno lidskou činností nad míru únosného zatížení.“ Dále pak na článek 64, kde se uvádí, že „Za použití základní zásady práva životního prostředí – zásady předběžné opatrnosti (§ 13 zákona o životním prostředí) – je přitom třeba vycházet z nejhorší možné varianty a zohlednit i takové plánované záměry (činnosti), jejichž realizace je v budoucnu nejistá“. Tedy je nutné posoudit i stav na maximální zatížení komunikace D52, tj. na její plnou kapacitu a ne vycházet z významně podceněných odhadů intenzit dopravy – viz i výše uvedený důkaz, kdy predikovaná intenzita dopravy v Hlukové studii byla v reálu překročena již v roce 2016, a to dokonce o neuvěřitelných o 45 %. – se zamítá

19. Poukazujeme na to, že díky chybnému ocenění plánované intenzity dopravy, byl ignorován fakt, že na předmětné komunikaci bude intenzita dopravy více než 15 tis. vozidel za 24 hod, a tedy nebyl respektován zákon č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší. – se zamítá
20. Vyhláška je nedostatečná v tom, že se v ní oznamuje umístění dlouhé řady prostorově lokalizovaných stavebních objektů. Dochází tedy k umisťování ne jednoho objektu, ale řady objektů. Minimální požadavek tedy je, že pro každý umisťovaný stavební objekt musí být seznatelně doloženo, kam do území bude umístěn, tj. pro každý jednotlivý stavební objekt musí být uvedeno, na kterých pozemcích je objekt umístěn, tj. umístění musí být doloženo seznamem parcelních čísel pro každý stavební objekt zvlášť. – se zamítá
21. Posuzovaný projekt není v souladu s územně plánovací dokumentací. Je na stavebním úřadu, aby toto napravil. – se zamítá
22. Není řádně nakládáno s lokalitou Slanisko v trojúhelníku. Tato lokalita nebyla zahrnuta do posuzování EIA. Celé posouzení musí být opakováno se zahrnutím této lokality. – se zamítá

V územním řízení, které bylo vedeno po zrušení rozhodnutí č. 698/2010, pod č. j. MUMI 10048548, které bylo zrušeno nadřízeným orgánem, byly dále podány obsahově stejné námitky účastníků řízení: dne 07. 08. 2017, pod č. j. MUMI 17029912 Pavel Serbajlo, Spálený kopec 1204/2, 692 01 Mikulov, dne 07. 08. 2017, pod č. j. MUMI 17029913 Kateřina Serbajlová, Spálený kopec 1205/3, 692 01 Mikulov, dne 08. 08. 2017, pod č. j. MUMI 17030167 Alena Kališová, Sklepní 551, 691 85 Dolní Dunajovice:

Námítka:

1. Veřejná vyhláška je zcela zmatečná, neb je označena jako „OZNÁMENÍ o zahájení územního řízení, přičemž se o zahájení územního řízení nejedná, neboť územní řízení bylo, jak stavební úřad ve vyhlášce uvádí, zahájeno dnem, kdy žádost došla věcně a místně příslušnému správnímu orgánu. Skutečností je, že správní úřad zahájil územní řízení již v roce 2010 a vydal územní rozhodnutí datované dne 22. 11. 2010, které krajský úřad zrušil 18. 6. 2011. Tedy se nemůže jednat o zahájení řízení. Tato nesprávná veřejná vyhláška neumožňuje, aby na jejím základě správní úřad vydal územní rozhodnutí. – se zamítá
2. Veřejná vyhláška je zcela chybná, neboť záměr označuje jako rychlostní silnici R52, ale v realitě se jedná o dálnici D52. Takto je tato komunikace označena i v nadřazené krajské územně plánovací dokumentaci, Zásadách územního rozvoje Jihomoravského kraje (ZÚR JMK), které byly vydány zastupitelstvem kraje 5. 10. 2016. Nelze vést územní řízení a zatajovat skutečný typ umisťovaného záměru. Územní rozhodnutí nelze vydat. – se zamítá
3. Veřejná vyhláška i dokumentace pro územní rozhodnutí jsou zcela chybné, neb zatajují skutečný věcný účel dané komunikace. Tato komunikace nemá být běžnou dálniční stavbou, ale má se stát součástí tzv. tzv. transevropského Baltsko- jaderského KORIDORU

v rámci celoevropské silniční sítě TEN-T. Těchto transevropských KORIDORŮ je dle evropské legislativy v EU pouze 9. Tyto koridory jsou navrženy pro dálkovou transevropskou dopravu, tedy i pro těžkou nákladní (kamionovou) dopravu. Není přípustné, aby toto bylo v řízení zamlčeno a aby dokumentace pro územní řízení s tímto faktem explicitně nepočítala. Územní rozhodnutí nelze vydat. – se zamítá

4. Namítáme, že v rámci územního řízení byla nesprávně posouzena otázka hlučnosti. Součástí dokumentace pro územní řízení je Hluková studie z roku 2014, která vychází z nesprávných vstupních údajů, a tedy zcela chybně hodnotí hlučnost po uvedení D52 do provozu. Hluková studie vychází pouze z odhadu intenzity dopravy pro rok 2020, což je naprosto nedostatečné. Na tento problém upozornilo projektanty (firmu PK OSSENDORF) i Ministerstvo životního prostředí (MŽP) ve výzvě datované 19. 7. 2016 a vydané pod čj. 1594/560/16. Kopii této výzvy z MŽP obdržel i Městský úřad Mikulov, tedy správní orgán, který vede předmětné řízení. Správní orgán nemůže tedy ignorovat tento podklad z MŽP. Tuto výzvu z MŽP, kterou správní úřad již vlastní, tímto činíme nedílnou součástí naší námítky a požadujeme, aby správní úřad námítky MŽP vypořádal, a to ne opakováním formulací z minulosti, ale se zahrnutím níže uvedených informací o intenzitách dopravy. Oprávněnost této výzvy MŽP a dokonce i rozpor předpokládaných intenzit dopravy s existující realitou potvrdily i výsledky oficiálního sčítání dopravy provedeného Ředitelstvím silnic a dálnic v roce 2016 a publikovaného v roce 2017 na WEBu ŘSD (viz <http://scitani2016.rsd.cz/>). Podle podkladových modelových intenzit pro hlukovou studii je na hraničním přechodu Mikulov/Drasenhofen předpokládáno pro rok 2020 celkem 10.8 tis. vozidel denně, z toho 2.2 tisíce těžkých motorových vozidel. Dle publikovaných výsledků sčítání dopravy v ČR z roku 2016, kde pro sčítací úsek 6- 2190 (státní hranice ČR-Rakousko - vyústění silnice I/40 do I/52) je uvedena intenzita dopravy v kategorii TV (těžká motorová vozidla celkem) 3195 vozidel denně. Znamená to, že sčítání dopravy pro rok 2016 zde zjistilo o 45%, tedy prakticky o polovinu, více vozidel těžké nákladní dopravy než model použitý pro hlukovou studii. Hluková studie je tedy zcela chybná a nelze ji akceptovat. Územní rozhodnutí nelze vydat.

Lze rovněž odkázat na již před více než deseti lety publikované očekávané intenzity dopravy. Již v roce 2003 bylo v Dokumentaci posuzování vlivů na životní prostředí (tzv. EIA) pro R52 konstatováno, že pro navrhovanou variantu 1x rychlostní silnice R52 (tj. dnešní trasování přes správní území Mikulova) v úseku Mikulov - hranice s Rakouskem se pro rok 2020 očekává celková intenzita dopravy na R52 ve výši 18726 vozidel denně. Tato hodnota byla založena na předpokladu dokončení rakouské dálnice A5, což sice zatím nenastalo, ale v úseku od jihu po obec Schrick je A5 v provozu. Toto, i po jen orientačním přepočtu oficiálními koeficienty Ministerstva dopravy (technický předpis TP 225), odpovídá cca 24,7 tis. vozidel denně v roce 2035. Tento údaj je více než dvojnásobný oproti údaji použitému v hlukové studii a odpovídá takovému nárůstu hlučnosti, že ani navržená protihluková opatření v dokumentaci pro územní rozhodnutí nevedou k zákonem požadovanému dodržení limitu hlučnosti, tedy je zde jasný rozpor se zákonem a územní rozhodnutí nelze vydat.

Výše uvedené dokládá oprávněnost požadavku MŽP, že nelze za základ pro hlukovou studii brát v úvahu predikci pro rok 2020. Je nepochybně nutné v úvahu brát stav saturace na komunikaci daný nejvyšší očekávanou intenzitou dopravy v době životnosti komunikace - viz také tzv. kapacita komunikace definovaná v normě ČSN 73 6101 pro tzv. úroveň dopravy (UKD) stupně C.

Dále lze odkázat i na rakouské dokumenty pro proces EIA pro dálnici A5 v úseku Poysbrunn - Drasenhofen - hranice s ČR v řízeních, jichž se Česká republika a její občané účastnili. Tyto dokumenty z roku 2013 uvádějí pro výstavbu A5 k hranici s ČR modelovou predikci pro rok 2030, podle níž „Doprava na hranicích s Českou republikou činí na A5 kolem 21 900 vozidel/24 hod. Po přepočtu koeficienty dle TP 225 pro srovnatelný stav roku 2035 to znamená cca 23,5 tis. vozidel denně.

Procesy EIA tedy zcela konsistentně po více než 10 let uvádějí více než dvojnásobnou intenzitu dopravy na hranici s ČR u Mikulova než je intenzita, která vstoupila jako podklad hlukové studie.

Absolutní hodnota rozdílu mezi údaji z procesů EIA, jak českých, tak rakouských (tj. 23.5 tis. až 24.7 tis. vozidel denně), oproti predikci v dopravním modelu pro územní rozhodnutí je tedy cca 13,3 — 14,5 tis. vozidel denně, což představuje velmi významné podhodnocení pro intenzity dopravy se všemi dopady na posuzování neaktivních vlivů dálnice D52 v této oblasti. – se zamítá

5. K otázce překročení zákonných limitů hlučnosti poukazujeme na nesprávný postup správního úřadu, ke kterému došlo při vydání územního rozhodnutí pro rychlostní silnici R52, úsek R5206, v roce 2010, kde správní úřad ignoroval doložené možné překročení hlučnosti a uvedl, že „po stavební realizaci - na základě naměření normově nadlimitního hluku v průběhu předčasného užívání (zkušebního provozu) nadlimitní hluk eliminován umístěním a vybudováním prvků individuální protihlukové ochrany. Toto nelze přijmout, neb při schvalování záměru je nutno postupovat tak, aby již na úrovni projektu bylo prokazatelně zajištěno, že k překračování limitu nedojde. Toto není v předložené dokumentaci pro územní rozhodnutí zajištěno (hluková studie je dokonce zcela chybná). – se zamítá
6. Nelze souhlasit se změnami stanovisek dotčených orgánů. Zásadní podmínkou zákonnosti v postupech dotčených orgánů státní správy je povinnost dodržovat kontinuitu rozhodování, tedy neměnit stanoviska bez řádného odůvodnění, poukázat na text na str. 144 vydaného územního rozhodnutí v roce 2010 (a následně zrušeného krajským úřadem JMK), kde se upozorňuje, že „Z hlediska vlivu na zdraví obyvatel lze záměr vyhodnotit kladně, zasažení obyvatel hlukem a emisemi nepřekročí povolené hygienické limity s výjimkou nemovitostí domůč. p. 1204. 1205, 1206 v katastrálním území Mikulov na Moravě, umístěných mimo trvalý zábor záměru stavby podle dokumentace záměru žadatele, kde bude po stavební realizaci záměru - na základě naměření normově nadlimitního hluku v průběhu předčasného užívání (zkušebního provozu) nadlimitní hluk eliminován umístěním a vybudováním prvků individuální protihlukové ochrany, jelikož závazného stanoviska AOPK Správy chráněné krajinné oblasti Pálava zn. 0087ze dne 28. 07. 2008, vydanému k dokumentaci záměru žadatele, nelze v daném území řešit umístění protihlukové stěny z důvodů ochrany životního prostředí z hlediska krajinného rázu, případně žadatelem učiněno jiné opatření v souladu s podmínkou č. 28 výroku tohoto rozhodnutí Správní orgán je tedy povinen vypořádat rozpor mezi postupem z roku 2010 a podklady pro současné územní řízení. – se zamítá
7. Namítám, že v rámci územního řízení byla nesprávně posouzena otázka znečištění ovzduší. Součástí dokumentace pro územní řízení je Rozptylová studie z roku 2014, která vychází z nesprávných vstupních údajů, predikovaných intenzit dopravy, a tedy zcela chybně hodnotí hlučnost po uvedení D52 do provozu. Doložení chybných vstupních údajů je uvedeno výše v námitce k Hlukové studii. Rozptylová studie navíc přiznává, že k překračování zákonných limitů prašnosti již došlo. Např. na str. 8 Rozptylové studie je uvedeno, že „36. nejvyšší denní hodnota PM10 se v zájmovém území pohybuje od 41 pg.m-3 v prostoru Pavlovských vrchů přes 45,6 ve volné zemědělské krajině po 52,3 pg.m-3 ve vazbě na město Mikulov. 11 Zákonný limit pro tzv. 36. nejvyšší denní hodnotu polévatého prachu frakce PM10 je 50 pg.m-3. Navíc lze doložit, že v letech se zhoršenými rozptylovými podmínkami (a ty pro tyto roky platí zákonné limity a ne jen pro léta s dobrými rozptylovými podmínkami) k překročení předmětného zákonného limitu prašnosti již v minulosti došlo (viz oficiální údaje publikované Českým hydrometeorologickým ústavem (ČHMÚ) na [www.chmi.cz](http://www.chmi.cz), doloženo překročení minimálně ve třech letech), a tedy je nepochybné, že zatížení území bylo nadlimitní i bez zavlečení transevropského Baltsko-jaderského silničního koridoru do oblasti Mikulova a tím spíše by k němu docházelo po jeho zprovoznění a plném zatížení těžkou dálkovou (kamionovou dopravou). Územní rozhodnutí tedy nelze vydat. – se zamítá

8. K výše uvedené námitce doplňujeme, že naprosto nelze souhlasit s tvrzením na straně 11 Rozptylové studie, že „cca 70 m od osy silnice 1/52 koncentrace klesá na 6 l<sub>jg</sub>.m<sup>-3</sup> (3% imisního limitu)“. Vzhledem k tomu, že podle zákona je „imisní limit 50 pg.m<sup>-3</sup> (doba průměrování: 24 hodin)“, pak 6 f<sub>jg</sub>.m<sup>-3</sup> nejsou 3% imisního limitu, ale 12% imisního limitu. Současně je také nesmyslné tvrzení o poklesu z 14 pg.m<sup>-3</sup> na 6 f<sub>jg</sub>.m<sup>-3</sup>, ke kterému by mělo podle Rozptylové studie dojít na vzdálenosti pouhých 70 m. Toto není situace v ovzduší v době, kdy probíhá stav překračování zákonného limitu. K takovému prudkému poklesu znečištění se vzdáleností snad může dojít pouze ve dnech s velmi dobrými rozptylovými podmínkami, tj. např. při významné intenzitě větru, ale k takové situaci nemůže nastat v těch dnech, které jsou ze zákona významné pro zjištění, zda zákonný limit byl překročen (tj. během 36 dnů s největším znečištěním v roce). V takových dnech je často nadlimitní znečištění vysoké a někdy konstantní do vzdálenosti i více než 1 km od liniového zdroje znečištění (dálnice). Toto dokládá i níže připojený graf z materiálů ČHMÚ pro nepříznivé rozptylové podmínky:PM10. Při posuzování se ze zákona musí aplikovat tzv. princip předběžné opatrnosti, tedy nejhorší možný stav. Lze odkázat i na oficiální dokumenty ŘSD, které požadují, aby při hodnocení negativních dopadů prašnosti způsobených provozem dopravy na komunikacích se použila tzv. metoda HDM-4 založená na metodice vyvinuté Světovou bankou. Negativní dopady zvýšené prašnosti (tzv. externality) zde pro jednoduchost vycházejí z dopadů na pás území o šíři 3 km - viz „ATEM (Atelier ekologických modelů, s.r.o): Metodika pro oceňování externích nákladů z imisní a akustické zátěže pro potřeby ekonomického hodnocení staveb, průvodní zpráva, únor 2013, str. 19, dostupné na WEBu ŘSD: [https://www.rsd.cz/wps/wcm/connect/6e1f04d6-7893-4b37-829b-457622844dcc/extemalitiv\\_zprava+2013.Ddf?MOD=AJPERES](https://www.rsd.cz/wps/wcm/connect/6e1f04d6-7893-4b37-829b-457622844dcc/extemalitiv_zprava+2013.Ddf?MOD=AJPERES) „ – se zamítá
9. Posouzení vlivů a životní prostředí EIA z roku 2003 - 2005 nemůže být podkladem pro současné řízení, neboť záměr předložený do územního řízení není totožný se záměrem posuzovaným v EIA. Navíc posouzení EIA je neúplné, jak z hlediska prašnosti, tak hlučnosti, dále pak z hlediska vymezení křižovatek a doprovodné komunikace k D52. V roce 2005 se navíc nejednalo o záměr, který měl být chápán jako součást transevropského Blatsko-adriatického koridoru. – se zamítá
10. Územní rozhodnutí nelze vydat pro překročení zákonných limitů a pro ignorování principu předběžné opatrnosti. Lze odkázat na rozsudek NSS ze dne 21. 6. 2012, čj. 1 Ao 7/2011 - 526, kterým byly zrušeny ZÚR JMK v roce 2012, specificky na článek 102, kde je uvedeno: „Nejvyšší správní soud zdůrazňuje, že posuzování imisních limitů znečištění ovzduší a nejvyšších přípustných hodnot hluku stanovených příslušnými prováděcími předpisy má své místo především v územním řízení v rámci realizace konkrétního záměru (ve vztahu k hluku srov. např. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 31. 1. 2012, č. j. 1 As 135/2011 - 246, umístění stavby EPOQUE PANKRÁC - HOTEL v Praze na Pankráci, bod 45: „do území nadlimitně zatíženého hlukem nelze bez dalšího automaticky umísťovat stavby, které sice každá jednotlivě nepřetížívá svým provozem dotčenému území nijak výrazně, ale v součtu jednotlivých případů znamenají postupné a významné přetěžování již nyní existující nadlimitní zátěží v území). Právě v této fázi je příslušný stavební úřad ve spolupráci s dotčenými orgány povinen vzít v potaz limity využití území, mezi něž patří i imisní limity znečištění ovzduší a nejvyšší přípustné hodnoty hluku, a nepřipustit umístění takové stavby, která by způsobila překročení těchto limitů v daném území [§ 90 písm. e) stavebního zákona, podle nějž musí být záměr žadatele o územní rozhodnutí v souladu s požadavky zvláštních předpisů a stanovisek dotčených orgánů]. Územní řízení lze tedy označit za jeden z nejdůležitějších momentů, v němž se velmi rigorózně (prostřednictvím závazných veřejnoprávních limitů) projevuje princip přípustné míry znečišťování životního prostředí, podle nějž území nesmí být zatěžováno lidskou činností nad míru únosného zatížení.“ Dále pak na článek 64, kde se uvádí, že „Za použití základní zásady práva životního prostředí - zásady předběžné opatrnosti (§ 13 zákona o životním prostředí) - je přitom třeba vycházet z nejhorší možné varianty a zohlednit i

takové plánované záměry (činnosti), jejichž realizace je v budoucnu nejistá“. Tedy je nutné posoudit i stav na maximální zatížení komunikace D52, tj, na její plnou kapacitu a ne vycházet z významně podceněných odhadů intenzit dopravy - viz i výše uvedený důkaz, kdy predikovaná intenzita dopravy v Hlukové studii byla v reálu překročena již v roce 2016, a to dokonce o neuvěřitelných o 45 %. – se zamítá

11. Poukazujeme na to, že díky chybnému ocenění plánované intenzity dopravy, byl ignorován fakt, že na předmětné komunikaci bude intenzita dopravy více než 15 tis. vozidel za 24 hod, a tedy nebyl respektován zákon č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší. – se zamítá

Dne 12. 07. 2017, pod č. j. MUMI 17025306, byly podány námitky Ministerstva obrany - Agentury hospodaření s nemovitým majetkem, Svatoplukova 2687/84, Brno:

Námitka:

Před zahájením stavby trváme na majetkoprávním vypořádání dotčeného pozemku parc. č. 8231 v katastrálním zemi Mikulov na Moravě. – se vyhovuje

Dne 20. 07. 2017, pod č. j. MUMI 17026851, byly podány námitky Spolku „Voda z Tetčic z. s.“, IČ: 22678956, Hybešova 178, 664 17 Tetčice:

Námitka:

1. Řízení EIA 2005 vedené MŽP zakončené stanoviskem č. j. 4061/OPVI/05 ze dne 13. 05. 2005 neobsáhlo záměr stavby R52 komplexně. Další řízení k silnici R52 vedená KrÚ JMK (S-JMK 30013/2007 OŽP/Ri, S-JMK 129627/2008 OŽP/VI) prokázala, že některé části záměr R52 Stanovisko nepostihuje, posouzeny tak nebyly a záměr celé stavby „Rychlostní silnice R52 Pohořelice – Mikulov (Drasenhofen)“ tedy nebyl posouzen podle zákona 100/2001 Sb. Stanovisko č. j. 4061/OPVI/05 nelze použít v žádném z navazujících řízení. – se zamítá
2. Platnost stanoviska EIA č. j. 4061/OPVI/05 ze dne 13. 05. 2005 (2 roky = 13. 05. 2007) je nadále udržována jen spoluprací žadatele ŘSD a MěÚ, které územní řízení běžící již více jak 10 (!!!) roků neustále přerušují. (R5204 : 10. 05. 2007 = žádost ŘSD ČR o vydání územního rozhodnutí, 07. 08. 2015 = MěÚ Pohořelice územní řízení přerušuje do 31. 12. 2016, ...atd.). Samo stanovisko ze dne 13. 05. 2005 je tedy ke dni podání námitek v platnosti již více jak 12 (!!!) roků. Samozřejmě tak nemůže postihnout změny přírodního prostředí. Nepostihlo ani velmi důležitou lokalitu Slanisko u Mikulova a z tohoto důvodu v EIA 2005 vybraná varianta silnice R52 „1x“ (údajně shodná se „Základní ŘSD“) tuto lokalitu velmi výrazně zasáhne. Stanovisko č. j. 4061/OPVI/05 nelze použít v žádném z navazujících řízení. – se zamítá
3. Stavební úřad musí také v souladu se zásadou materiální pravdy zjistit, zda trasa silnice R 52 byla zákonně stanovena výběrem variant, to znamená nejprve v řízení SEA a na něm založeném řízení EIA, a tedy, zda trasa silnice R5206.1 Obchvat Mikulova umístěvaná v předmětném řízení má zákonný podklad. – se zamítá
4. Také z důvodů existence stanoviska EIA 2005 byla zastupitelstvu JM navržena v roce 2016 k výběru varianta „Základní ŘSD“ a dosud preferovaná výhodnější varianta „Alternativní západní“ byla zavržena. Stanovisko EIA ze dne 13. 05. 2005 tak ovlivnilo výběr varianty ZÚR JMK 2016 a tedy ovlivnilo SEA koncepcí. Průběh varianty R52 tedy byl úplně opačný, než předpokládá zákon 100/2001 Sb. a související judikatura. Spolek namítá, že tento stav je zásadně nezákonný. – se zamítá
5. Napadáme platnost Stanoviska EIA ze dne 13. 05. 2005, právě toto nezákonně vydané, navíc zastaralé a neaktuální stanovisko, které předběhlo řízení a stanovisko SEA ke koncepci, je důkazem nemožnosti prokázat, že kromě předmětné trasy R52 neexistuje – pro ochranu životního prostředí – jiné lepší a uspokojivé řešení. – se zamítá

Dále byly spolkem „Voda z Tetčic z.s.“, tyto námitky dne 09. 08. 2017, pod č. j. MUMI 17030217 doplněny:

6. Veřejná vyhláška oznamuje zahájení územního řízení, což je v zásadním rozporu s pravdou. Zahájení územního řízení bylo oznámeno již před mnoha lety, nyní se jedná o pokračování původního, mnohokrát přerušovaného, územního řízení. Je samozřejmé, že dispoziční právo k předmětu řízení, tedy k umístěvané stavbě, je ovládáno žadatelem. Toto dispoziční právo však není bezbřehé, protože je ovládáno ustanovením správního řádu. Podle jeho § 45 odstavce (4) může žadatel zúžit předmět své žádosti. Tomu je třeba v předmětné věci rozumět tak, že žadatel zúží předmět své původní žádosti podané 25. 02. 2010, tedy zúží původní předmět řízení specifikovaný původní dokumentací pro umístění

stavby. Může tedy z celkové délky úseku R5206 vyčlenit úsek km 34,550-38,445, ale jinak musí ponechat původní řešení ze dne žádosti 25. 02. 2010 beze změn. Žadatel však stavebnímu úřadu předložil v úseku R5206 km 34,550-38,445 zcela jiné řešení R5206, a to řešení naprosto rozdílné oproti řešení datovanému 25. 02. 2010, jako zúžení žádosti. Rozdílnost DÚR stačí dokumentovat změnami nivelety, jejím snížením či zvýšením, například nově navrženou estakádou přes slanisko a železniční trať. Tyto změny jsou velmi kuse, ale zcela jasně popsány v Technické zprávě s označením Úprava DÚR na straně 6: „Výškové vedení (niveleta) a šířkové uspořádání (návrhová kategorie) rychlostní silnice R52 jsou oproti původní dokumentaci DÚR upraveny.“ Další text s uvedením „...hlavních změn oproti původní DÚR uvádí stručně bod 3.6.2. této technické zprávy.“ Ze spisu není zřejmé, že žadatel uplatnil ustanovení § 41 odstavce (8) správního řádu o povolení změnit obsah podání, stavební úřad byl tedy povinen návrh na zúžení předmětu žádosti odmítnout a vyzvat žadatele k podání nové úplné žádosti. V řízení sp. Zn. STU/9043/2010/ALEL nelze vydat územní rozhodnutí. – se zamítá

7. Salámování stavby a rozpor s územně plánovací dokumentací. Podstatným problémem je stále opakovaný postup žadatele ŘSD, který záměr pozemní komunikace rozkrájí na salámová kolečka, tedy postupuje metodou „salami slicing“, a správním orgánům předkládá k řízení úseky neschopné samostatného provozu. Zářným příkladem může být takzvaný obchvat Znojma, kde jeho realizovaná část začíná a končí v poli, a to doslova. Zde pak slepý úsek severně od MÚK Mikulov-sever také končí v poli. Krajský soud v Brně ve svém rozsudku 29A 27/2017, kterým zrušil rozhodnutí o dalším neposuzování úseku IV obchvatu Znojma, na straně 12 uvedl, že „...vhodným referenčním měřítkem (je) zejména otázka, zda se v případě dílčího záměru jedná o samostatnou a soběstačnou etapu komplexního záměru z pohledu provozního a funkčního ...“ Rozsudek je samozřejmě o etapizaci v řízení EIA, myslíme však, že otázka samostatnosti a soběstačnosti etapy komplexního záměru z pohledu provozního a funkčního je vhodné řešit také v případě umísťování stavby, jinak to dopadne podobně jako ve Znojmě, kde realizovaná část obchvatu slouží jen k jízdě na kolečkových bruslích... V předmětné věci žadatel, státní organizace ŘSD, státní správě navrhuje do území umístit část stavby dálnice R52 km 34,550-38,445, která v km 34,550 začíná v poli, a která v km 38,445 není zakončená mimoúrovňovou křižovatkou Mikulov-jih, ale jakýmsi provizorním napojením na stávající silnici I/52 před celnicí. ŘSD nedokáže vyřešit mimoúrovňovou křižovátku Mikulov-jih tak, aby byla v souladu se zákonem, a tento postup volí jen proto, aby bylo možno použít podklady územního rozhodnutí, ve kterých je zmíněno odlehčení dopravy na průtahu Mikulovem. V technicko-ekonomické studii k R52 je dokonce zmíněno, že obchvat Mikulova je jediným úsekem, který lze umístit bez ZÚR JMK poze na základě ÚPD Mikulova. Tento důvod však nyní neexistuje, proto je navrhované a ekonomicky velmi náročné řešení neodůvodnitelné. – se zamítá

- 7a. Momentálně platný územní plán Mikulova navrhuje v místě jižního ukončení předmětné stavby, tedy zhruba v km 38,445 plochu pro vybudování mimoúrovňové křižovatky Mikulov-jih. Pokud má být v tomto místě umístěna pouhá dálnice ukončená úrovňovým napojením silnice první třídy I/52, pak je předmětná stavba v rozporu s územním plánem Mikulova. Ani „provizornost“ napojení nemůže rozpor s ÚPD Mikulova odstranit. – se zamítá

- 7b. A zejména také nadřazená územně plánovací dokumentace. Zásady územního rozvoje JMK z roku 2016, navrhuje přímo v místě navrženého provizorního úrovňového napojení dálnice na stávající silnici I/52 mimoúrovňovou křižovátku. Předmětná stavba je v rozporu se Zásadami územního rozvoje JMK a ani „provizornost“ napojení nemůže rozpor se ZÚR JMK odstranit.

S návrhem státního investora na umístění stavby státní správa nemůže souhlasit a územní rozhodnutí rozhodnutí nemůže vydat, protože je v zásadním rozporu s ÚPD města a ÚPD kraje, které souladně v místě provizorního napojení navrhuje mimoúrovňovou křižovátku. Dalším důvodem nemožnosti umístit provizorní napojení je neodůvodnitelné mrhání



veřejnými finančními prostředky, kdy provizorní napojení bude nejprve realizováno a poté zbouráno, aby byla realizována křižovatka mimoúrovňová: dojde tak k dvojnásobné škodě. Do území lze umístit pouze takovou stavbu, která bude trvalého charakteru a bude v souladu s platnou územně plánovací dokumentací města a kraje. Pořadujeme zastavení předmětného řízení, odstranění slepého úseku z dokumentace nebo její severní protažení až k silnici I/52, které odstraní nutnost zkapacitnění silnice II/414, doplnění dokumentace o mimoúrovňovou křižovatku Mikulov-jih a zahájení řízení nového o trvalé stavbě v souladu s ÚPD, to znamená k trase R5206.1, km 34,550-38,445. – se zamítá

8. Provizorní jižní napojení je v rozporu s ÚPD města i kraje. Umisťovaná stavba dálnice R52, úsek km 34,550-38,445 tak nebude v podstatě nikam napojena. Začíná a končí „v poli“, když v jejím rámci bude umístěna pouze jediná mimoúrovňová křižovatka Mikulov-sever. Na jihu končí v km 38,445 těsně před „provizorním napojením“ na stávající I/52 z Mikulova: stavba je tedy samostatného provozu neschopná. Aby byla umisťovaná dálnice schopná provozu, je nutno umístit také mimoúrovňovou křižovatku Mikulov-jih, za tohoto stavu věci bohužel v jiném řízení, a předpoklad jejího umístění je tedy pouhou spekulací. Z tohoto důvodu je třeba z územního řízení vyřadit veškeré podklady, které jsou založeny na veřejném zájmu odlehčení dopravy ve městě Mikulov. Umístěním a realizací předmětné stavby s absencí jižního napojení k odlehčení dopravy v průtahu přes Mikulov dojít nemůže. Tento veřejný zájem tak v případě předmětné stavby neexistuje a nedá se použít pro zdůvodnění převahy veřejného zájmu stavby nad veřejným zájmem ochrany přírody. Existující výjimky vydané podle zákona 114/1992 Sb., tak nelze použít jako podklad územního řízení předmětné stavby. Typickým příkladem (kromě jiných výjimek v podkladech územního řízení) je text odůvodnění správního rozhodnutí AOPK SCHKO Pálava, č. j. SR/0050/JM/2016-8 datovaného 16. 08. 2016 na straně 7 (neoznačeno, jen spočítáno): „...Záměr je dále nutno posuzovat...V současné době je veškerá doprava (včetně kamionové tranzitní) svedena po I/52 do zastavěné části obce, což způsobuje kromě permanentní zátěže obyvatel a návštěvníků města hlukem, prachem a emisemi...Odvedení podstatné části dopravy mimo zastavěné části obce...V tomto smyslu tedy správní orgán vnímá posuzovaný záměr jednoznačně jako veřejný zájem. A dále na straně 13 (neoznačeno, jen spočítáno): „...Zájem na povolení výjimky z důvodů veřejného zdraví a veřejné bezpečnosti je naplněn především zlepšením životního prostředí obyvatel města Mikulov, bydlících v okolí stávající komunikace I/52...Odvedení podstatné části dopravy (především kamionové) mimo zastavěné části města bude mít nesporně pozitivní dopad na zdraví i bezpečnost veřejnosti. Tento význam je navíc umocněn skutečností, že Mikulov je takřka celoročně vyhledávanou turistickou destinací...“. Dalším příkladem je text odůvodnění správního rozhodnutí AOPK SCHKO Pálava, č. j. SR/0433/JM/16-3 datovaného 15. 07. 2016 na straně 3 (neoznačeno, jen spočítáno) „...Správní orgán považuje toto zdůvodnění veřejného zájmu za dostatečné. Současně bral také jako důležitý argument to, že současná situace spojená s průjezdem vozidel městem Mikulov je dopravně a společensky (hygienicky, hlukově, bezpečnostně, komunikačně) konfliktní a vybudování nového obchvatu města se celá situace výraznělepší. V tom spatřuje správní orgán další důvod veřejného zájmu.“ V předmětném řízení R52 km 34,550-38,445 tedy chybí výjimky, protože tyto jsou prokazatelně vydány k jiné stavbě, jejímž obsahem je jižní napojení Mikulov a jsou pro toto řízení nepoužitelné. Územní rozhodnutí tak nelze vydat ani pro vlastní dálniční úsek km 34,550-38,445. Je to další důvod k zastavení řízení a uvedení žádosti do souladu s ÚPD, tedy doplnění mimoúrovňové křižovatky Mikulov-jih. – se zamítá

9. Úvodem této námítky připomínáme, že předmětné územní řízení je vedeno od podání žádosti dne 25. 02. 2010, tedy více jak 7 roků. Z tohoto stavu, který nebyl stavebním úřadem vyřešen po nezákonném zúžení předmětu řízení, plyne mnoho potíží. Také ze zápisů z výrobních výborů, například z let 2013 a 2014, je prokazatelné, že projektové řešení předmětné stavby doznávalo nejrůznějších podob. Změny dokumentace pro územní řízení je tedy zásadně důležité podchytit tak, aby územní řízení a jeho veškeré podklady se



vztahovaly pouze k jednomu technickému řešení stavby, a to k posouzení dokumentaci doložené k žádosti o pokračování územního řízení. Pokud tento požadavek nebude prokazatelně splněn a v řízení tedy bezpečně prokázán, je celé územní řízení zatíženo vadou nezákonnosti. Obecně k podkladům, zejména k vyjádřením a závazným stanoviskům, například Drážního úřadu, zn. MO-SOO 0212/16-4/Vb datované 22. 04. 2016, bod 1. „Stavba bude provedena podle projektové dokumentace předložené drážnímu úřadu. Případné změny...“. Ve většině vyjádření a závazných stanovisek není vůbec (natož přesně) specifikována žadatelem doložená dokumentace, pro kterou je vyjádření či závazné stanovisko vydáno. Taková vyjádření a závazná stanoviska jsou vágní, správní orgán vydávající územní rozhodnutí takové podklady územního řízení nemůže zákonně vztáhnout k dokumentaci pro územní rozhodnutí doložené k žádosti o územní rozhodnutí. Dokumentace, ke které je závazné stanovisko či vyjádření vydáno, musí být v závazném stanovisku specifikována vyčerpávajícím způsobem, v tomto případě zejména projektantem, číslem zakázky, označením varianty řešení a zejména datem dokumentace, ..., případně jiným způsobem, který nezaměnitelně dokumentaci specifikuje a nezaměnitelně ji sváže se závazným stanoviskem či s vyjádřením k ní. Většina z předložených závazných stanovisek a vyjádření umožňuje nekontrolovatelnost změn dokumentace. Musí být vydána nová závazná stanoviska. – se zamítá

- 9a.** Důkazem může být závazné stanovisko AOPK SCHKO Pálava č. j. 01416/JM/16 datované 26. 05. 2016, kde je dokumentace specifikovaná projektantem Dopravoprojekt a zakázkovým číslem 2014198, kdežto do územního řízení doložená dokumentace má zakázkové číslo 15-013-A1-DUR. Samozřejmě chybí datování dokumentace. Toto konkrétní závazné stanovisko tedy může být vydáno k úplně jiné dokumentaci, než jaká je nyní řešena v územním řízení. Dalším důkazem je závazné stanovisko AOPK SCHKO Pálava č. j. SR/0552/JM/2016-3 datované 12. 01. 2017, kde je dokumentace také specifikovaná projektantem Dopravoprojekt a zakázkovým číslem 2014 198, kdežto do územního řízení doložená dokumentace má zakázkové číslo 15-013-A1-DUR. Samozřejmě chybí datování dokumentace. Toto konkrétní závazné stanovisko tedy může být vydáno k úplně jiné dokumentaci, než jaká je nyní řešena v územním řízení. Zakázkové číslo 2014 198 je zakázkové číslo koordinátora projektu, nikoliv zakázkové číslo hlavního projektanta Dopravoprojektu. Nejdůležitější je však datování dokumentace, protože dokumentace stavby doložené k žádosti 25. 02. 2010 a dokumentace, o níž je nakonec v roce 2017 územní řízení vedeno, se za těch 7 roků vícenásobně měnila. Většina ostatních závazných stanovisek a vyjádření však dokonce neuvádí ani to, co výše uvedená závazná stanoviska SCHKO Pálava. – se zamítá
- 9b.** Dalším důkazem může být závazné stanovisko MěÚ Mikulov OŽP e. j. MUMI 16011777 datované dne 04. 05. 2016, jeho text na straně 3: „Žadatel dne 29. 04. 2016 doručil Městskému úřadu Mikulov, odboru..., doplnění předmětné žádosti a to o informaci o úpravě stavby SO 6320 a SO 6322 oprotě původně předložené projektové dokumentaci.“ Přesto je dokumentace stále označována datací 10/2015 a má stejná zakázková čísla... – se zamítá
- 9c.** Závazné stanovisko AOPK SCHKO Pálava č. j. SR/0552/JM/2016-3 datované 12. 01. 2017 ve svém závěru přiznává, že po vydání správního rozhodnutí o výjimce dle § 56 zákona 114/1992 Sb, č. j. SR/0050/JM/2016-8 ze dne 16. 08. 2016 došlo ke změně projektové dokumentace. V této souvislosti také upozorňujeme, že správní rozhodnutí o povolení výjimky ze zákazu podle § 43 zákona 114/1992 Sb., bylo datováno 15. 07. 2016 a je tedy nutně vydáno také k jiné dokumentaci, než která je předmětem územního řízení. Další podklady řízení a závazná stanoviska zatížená touto vadou nebudeme zde uvádět. Jejich kontrola a zejména náprava chybného stavu je věcí správního orgánu, který územní řízení vede. – se zamítá
- 9d.** Podle dostupných informací Ministerstvo životního prostředí již jednou změnilo závazná stanoviska SCHKO Pálava vydaná pro R5206 na nesouhlasná. Stavba 5206.1 je pouhým úsekem stavby R5206, není tedy ani možno vydat, ani uznat vydaná souhlasná stanoviska

na předmět územního řízení. Jediným důvodem jejich uznání mohou být zásadní změny v technickém řešení stavby, což je v podstatě důkaz našich tvrzení v úvodní námitce 6. – se zamítá

- 9e.** viz také námitka 12b). Závěrem k tomuto bodu... Změny zákonných příloh žádosti o vydání územního rozhodnutí a přerušení řízení z nedostatků žádosti, případně přerušení řízení po návrhu žadatele, jdou vždy k tíži žadatele. Jenom on musí zajistit, aby byla jeho žádost bezvadná a přílohy žádosti byly shodně a prokazatelně vztaženy ke konkrétní změně dokumentace, tedy ke konkrétnímu předmětu řízení. V předmětném řízení, které z viny žadatele ŘSD trvá již 7 roků, toto žadatel nezajistil. Nikdo tak nemůže vědět, účastníci řízení ani správní orgán, který územní řízení vede, ke které verzi dokumentace a k jaké její změně jsou závazná stanoviska a vyjádření vydána. Předpoklad založený jen na datu vydání vyjádření či závazného stanoviska, že je vydáno k poslední verzi dokumentace, je bez důkazu, tedy specifikace konkrétní verze dokumentu přimi v závazném stanovisku, jenom nepodloženou spekulací. Vyjádření, závazná stanoviska a obě výše zmíněná rozhodnutí tak nelze v řízení uznat jako podklady, pokud nebude prokázán soulad podkladové dokumentace DÚR pro vydání stanovisek, vyjádření a rozhodnutí s poslední dokumentací DÚR doložené do pokračování územního řízení, tedy pro vydání územního rozhodnutí. Nesouhlasíme se stavem, kdy jsme koncentrační podmínkou nuceni k podání námitek do územního řízení, jehož podklady nejsou prokazatelně vztaženy k dokumentaci doložené do územního řízení. Pozdější možnost vyjádřit se k podkladům rozhodnutí nedisponuje takovou právní silou, jako podané námitky k okamžiku koncentrace řízení. Takový procesní postup odmítáme. – se zamítá
- 10.** Vodoprávní souhlas č. j. MUMI 17000030 datovaný 29. 12. 2016, vydaný podle § 17 vodního zákona 254/2001 Sb., neřeší škodlivé vlivy rozpuštěných solí zimní údržby povrchu dálnice, sváděných přes sedimentační nádrže do vodních toků a vsakovacích poldrů a příkopů. (Také tento souhlas specifikuje žadatelem podanou projektovou dokumentaci: Dopravoprojekt Brno a.s., č. zakázky 2014 198, bez uvedení data dokumentace.) Tímto problémem se nezabývá ani závazné stanovisko MěÚ č. j. MUMI 16011777 datované 04. 05. 2016, ani závazné stanovisko SCHKO č. j. 01416/JM/16 datované 26. 05. 2016, obě k dotčení významných krajinných prvků podle § 4 zákona 114/1992 Sb. Vypouštění srážkových vod znečištěných solemi může vážně narušit až úplně zničit ekosystém vodních toků, při jejich téměř bodovém zasakování pak i ohrozit kvalitu podzemních vod. Požadujeme tento problém řádně vyřešit, samozřejmě ke stavu úplného dokončení mezistátního tahu, jehož součástí dálnice 52 bude. – se zamítá
- 10a.** Závazné stanovisko SCHKO č. j. 01416/JM/16 datované 26. 05. 2016, k dotčení významných krajinných prvků podle § 4 zákona 114/1992 Sb., obsahuje vnitřní rozpor. V odůvodnění dole na straně (Neoznačeno, jen spočítáno) 4 požaduje: „...Agentura...požaduje, aby investor stavby realizoval doporučený soubor opatření pro období realizace záměru v rozsahu, jak je uveden v dokumentaci...Pouze při respektování a realizaci doporučených...nedojde k jejich oslabení nebo zničení.“ Tento požadavek odůvodnění však není uveden v podmínkách závazného stanoviska. – se zamítá
- 11.** Připomínáme, že veškeré podmínky rozhodnutí, samozřejmě včetně podmínek ze závazných stanovisek, nesmí svojí obecností nebo vágností zapříčinit rozpor územního rozhodnutí s obecným požadavkem na rozhodnutí vyřčeným Ústavním soudem – výrok rozhodnutí musí být po obsahové stránce jasný, srozumitelný, přesný a určitý, aby mohl být závazný a vykonatelný. V dalších dvou bodech uvedeme pouze dva příklady z mnoha výskytů neurčitosti až vágnosti podmínek závazných stanovisek. – se zamítá
- 11a.** Jako první příklad chyb uvádíme závazné stanovisko MěÚ Mikulov OŽP č. j. MUMI 16011777 datované 04. 05. 2016 o zásahu do VKP, které obsahuje podmínky vágního charakteru, např. podmínka první „...budou vedeny přednostně mimo plochu VKP“, podmínka třetí „...bude co nejvíce minimalizován pohyb stavební techniky.“ Atd...Obsah použitých termínů přednostně a co nejvíce nelze nijak konkrétně specifikovat, tedy ani účinně kontrolovat, a žadatel (investor či stavebník) si v podstatě ve významných

krajinných prvcích, tedy v místech přírody s větší ochranou, může dělat, co se mu zlíbí. Lehce tak může dojít ke zničení funkce významného krajinného prvku. Nesouhlasíme také s obecným hodnocením správního orgánu, že veškerý vliv stavby bude pouze minimální či nevýznamný. – se zamítá

- 11b.** Druhým příkladem z mnoha je závazné stanovisko KrÚ JMK č. j. JMK 19206/2016 datované 22. 02. 2016, které v podmínce 2. Váže stavbu předmětnou na stavbu zkapacitnění II/414 slovy „...jinak než krátkodobě.“ Takto stanovená podmínka je svou neurčitostí zcela vágní povahy. Obsah použitého termínu krátkodobě nelze nijak konkrétně specifikovat a přetěžování kapacity silnice II/414 (zde o 200%) tak není časově nijak omezeno, se všemi z toho plynoucími důsledky, například na bezpečnost, která je jinak správními orgány v jejich výtvorech nadužívána. Naopak v tomto závazném stanovisku je správně specifikována dokumentace... datované 10/2015. – se zamítá
- 12.** Dále požadujeme, aby souvislost mezi obchvatem Mikulova R5206.1 a nutným zkapacitněním silnice II/414 a nutnou přestavbou křižovatky silnic I/52 a II/414 a II/421, nebyla alibisticky převáděna až do fáze stavebního povolení (viz závazné stanovisko výše, v bodu 10b), ale byla vyřešena v územním řízení. V dokumentaci pro územní rozhodnutí (také Souhrnná technická zpráva, strana 14) jsou tyto stavby označeny jako stavby „související“, což není pravda, jinde jako „podmiňující“, což je pravdě jen o trochu blíže. Pokud umístění předmětné stavby R5206.1 vyžaduje zkapacitnění II/414 a úpravu křižovatky I/52, II/414 a II/421, musí být současně umístěny i tyto stavby, zejména pokud přímo navazují na MÚK Mikulov-sever. – se zamítá
- 12a.** Pokud umístění předmětné stavby R5206.1 bude příčinou zásadního nárůstu dopravy na silnici II/414 (podle technické zprávy na straně 15 nárůst o 200%), tedy nárůstu takového charakteru, který vyžaduje realizovat zkapacitnění silnice II/414 a úpravu křižovatky, pak v podkladech předmětného řízení chybí Stanovisko EIA, které by tuto nutnost respektovalo a vyhodnotilo zatížení životního prostředí podél zatěžované trasy silnice II/414. Podklady řízení, stanoviska EIA z roku 2005 a 2016, jsou pro vydání rozhodnutí nedostatečné. – se zamítá
- 12b.** Zásadně také nesouhlasíme, aby jen z důvodu nezákonného salámování stavby byly vynakládány veřejné prostředky na ukapacitňování silnice II/414, které by při jiné etapizaci nebylo vůbec zapotřebí. (Viz také doporučení PČR č. j. KRPB-32126-1/ČJ-2016-0600DP-SED datované 14. 04. 2016. V textu toihoto odůvodnění PČR je uvedeno: „Na Odbor služby dopravní polici Krajského ředitelství Jihomoravského kraje byla doručena žádost o vyjádření ke stavbě „R52, stavba 5206 Perná – st. Hranice ČR/Rakousko“ – DÚR. Jedná se o stavbu výhledové, směrově dělené komunikace v úseku k.ú. Mikulov na Moravě. K žádosti byla předložena projektová dokumentace zak. č. 2015 239, kterou vypracoval Ing. Petr Loskot v lednu 2016.“ Také toto vyjádření je důkazem k námitce 9. neustálých změn DÚR i po datu uvedeném na výkresech DÚR 10/2015. – se zamítá
- 13.** Povolující orgán musí velmi důkladně zkoumat, zda jím umísťovaná stavba R5206.1 specifikovaná dokumentací datovanou 10/2015 přesně souhlasí s variantou 1x, pro kterou bylo vydáno stanovisko EIA v roce 2005. Tedy zda varianta 1x EIA 2005 a ověřovací stanovisko MŽP 2016 obsahují například mimoúrovňové křižovatky či doprovodnou komunikaci k umísťované dálnici a řeší jejich vliv na životní prostředí. Důležité také je, jaký záměr byl v roce 2003-2005 posuzován ve smyslu významnosti komunikace, a tedy jejím napojení na transevropskou síť TEN –T. Pokud zjistí rozdíl, je to další důvod k zastavení řízení. – se zamítá
- 14.** Porovnáním hodnot například záměru EIA 2003-2005 a předmětné věci (například Souhrnná technická zpráva, strana 15) zjišťujeme, že salámování záměru je ze strany ŘSD využito také k účelovému snižování denního počtu projíždějících vozidel. Denní počet vozidel projíždějících po předmětném úseku R5206.1 obchvat Mikulova musí být stanoven zásadně pro stav dokončení celé stavby, tedy té stavby pro kterou je shledáván převažující veřejný zájem stavby nad ochranou přírody, tedy minimálně propojení Brna s Vídní a také celé transevropské trasy mezinárodní dálniční sítě TEN-T s dlouhodobým výhledem. Na

tomto veřejném zájmu jsou cele založena podkladová rozhodnutí o výjimkách podel zákona 114/1992 Sb., a to jak KrÚ JMK, tak SCHKO. Typickým příkladem (kromě jiných výjimek v podkladech územního řízení) je text odůvodnění správního rozhodnutí AOPK SCHKO Pálava, č. j. SR/0050/JM/2016-8 datovaného 16. 08. 2016 na straně 7 (neoznačeno, jen spočítáno): „...Zakotvení záměru včetně jeho trasování v koncepčních dokumentech národního i mezinárodního významu je závazkem České republiky, který správní orgán musí vzít v potaz při hodnocení, zda je záměr veřejným zájmem...Očekávaným přínosem vytvoření kvalitní a kapacitní sítě veřejných komunikací v rámci mezinárodní sítě TEN-T je i ...“ Pouze pro takto stanovený počet vozidel s obhajitelným rozdělením na osobní a nákladní dopravu pak lze zpracovávat nutné podklady rozhodnutí, například hlukové studie, studie znečištění ovzduší v okolí Mikulova vlivem dopravy, atd. Připomínáme, že správně stanovený počet vozidel tak může vyvolat potřebu vydání dalších podkladů řízení. – se zamítá

15. Rozhodnutí MěÚ Mikulov č. j. MUMI 16021146 datované 21. 06. 2016 o povolení připojení komunikací je podle výroku vydáno pro stavbu v úseku km 34,550-38,445. Rozhodnutí je zcela chabné až nesmyslné pro nesoulad staničení, např. km 30,395 (odrážka 1), km 30,366 (odrážka 2) je mimo úsek R5206.1 km 34,550-38,445. Také podmínka 1. výroku je zcela nesmyslná, protože stavbou R5206.1 budou komunikace II/414 a III/0523 přímo dotčeny, budou dokonce částečně zbourány a postaveny nové přeložky. Škody tak samozřejmě vzniknou... Toto rozhodnutí tak vydání územního rozhodnutí neumožňuje. – se zamítá

Dne 09. 08. 2017, pod č. j. MUMI 17030197, byly podány námitky Spolku „Děti Země – klub za udržitelnou dopravu“, IČ: 67010041Cejl 866/50a, 602 00 Brno:

Námitka:

1. MěÚ by měl pečlivě posoudit, zda stavba, doložená poslední verzí DÚR (velmi často měněné), je skutečně v souladu s ÚPD, tj. se ZÚR JmK (schválené 5. 10. 2016, nicméně na Krajském soudě v Brně probíhá od začátku července soudní spor o jeho zákonnosti) a s ÚP Mikulova.  
Děti Země mají vážné podezření, že tomu tak není, neboť stavba v průběhu 7 let doznala řadu změn. – se zamítá
2. MěÚ by měl pečlivě posoudit, zda stavba, doložená poslední verzí DÚR (velmi často měněné), má všechna potřebná správní rozhodnutí, závazná stanoviska a vyjádření, neboť v průběhu 7 let byla DÚR často měněna.  
Děti Země mají vážné pochybnosti, že správní rozhodnutí, závazná stanoviska a vyjádření byla vydávána právě pro poslední verzi DÚR, takže je nezbytné, aby v každém takovém podkladu bylo jednoznačně seznatelné, k jaké verzi DÚR bylo vydáno (podobně účelové zmatky předvedl jiný zlovolný státní investor, tj. ŘVC ČR, který u stavby kanálu u Přelouče tak často a dlouho měnil DÚR a předkládal různé podklady, že sám NSS vyslovil ve svých 2 rozsudcích o povolení výjimky dle § 56 zákona č. 114/1992 Sb. značný podiv, takže povolené výjimky byly zrušeny mj. i proto, že nebylo zřejmé, jaké verzi stavby byly KÚ a MŽP vydány). Pokud u výše uvedených podkladů nebude jednoznačně identifikovatelné, jaké verze DÚR se týká, je pak povinností MěÚ, jak již opakovaně judikovaly správní soudy, vyzvat ŘSD ČR, aby si opatřil nový řádný podklad. – se zamítá
3. MěÚ by měl pečlivě posoudit, zda spis se stavbou v poslední verzí DÚR (velmi často měněné) obsahuje skutečně všechna potřebná správní rozhodnutí, závazná stanoviska a vyjádření DOSS (kromě problémů dle bodu 2) a zda mají všechny zákonné náležitosti – po formální i obsahové stránce. Dle ustálené judikatury správních soudů je totiž povinností stavebních úřadů nejen nashromáždit všechna potřebné doklady, ale posoudit, zda jejich obsah je v pořádku a je tedy způsobilý být ve smyslu § 3 správního řádu podkladem pro řízení.

Děti Země mají vážné podezření, že tomu tak není (např. chybějí podklady na ochranu složek životního prostředí, např. na ochranu ovzduší), tzn. že všechny podklady nejsou nashromážděné, přičemž řada z nich není z hlediska právní/formální i věcné (viz bod 2. námitek) strážce plnit svou funkci (více níže). – se zamítá

4. Z médií a z prohlášení různých politiků se opakovaně uvádělo, že prioritně bude místo celé dálnice R52 Pohořelice – Mikulov – st. hranice délky asi 23,1 km postaven jen obchvat Mikulova na k. ú. Mikulova, neboť pro jeho umístění a povolení není nutné dodržovat zákony (laicky řečeno). Nicméně veřejná vyhláška umisťuje obchvat MIKULOVA jako stavbu R5206.1 i na k. ú. cizích obcí jako Perná, Dolní Dunajovice a Bavory, ačkoliv např. Perná a Bavory podle názoru Děti Země žádný koridor R52 ve svém ÚP nemají. Nelze tedy umístit obchvat MIKULOVA na těchto cizích k. ú., neboť není splněna základní podmínka stavebního zákona, tzn. doložit soulad stavby s ÚPD (soulad se ZÚR JmK a ÚP obce).

Děti Země tedy navrhuje, aby bylo územní řízení buď zastaveno, nebo aby stavba obchvatu byla upravena tak, aby se skutečně nacházela jen na k. ú. Mikulova, pak politici slibovali. – se zamítá

5. Pokud bude územní rozhodnutí pro obchvat MIKULOVA vydáno, pak Děti Země žádají, aby každý stavební objekt (SO) byl jednoznačně určen svým parc. č., aby bylo jednoznačně seznatelné, zda taková parcela existuje, kdo je jejím vlastníkem a jaký SO na ní přesně bude. Tímto způsobem se tak předejde dalším problémům. Tento postup je přitom logický, neboť když by se umístil jen 1 SO, tak bude rovněž definován všemi konkrétními relevantními par. č.

Děti Země tedy očekávají, že příp. územní rozhodnutí bude obsahovat nejen přehled SO, ale ke každému i přehled relevantních par. č., aby nevznikly pochybnosti o tom, kde se dotýčný SO v prostoru přesně nachází. – se zamítá

6. MěÚ by měl pečlivě posoudit, zda ŘSD ČR předložilo k umístění skutečně funkční kus dálničního obchvatu Mikulova v km 34,550-38,445, aby do příp. vybudování zbytku dálnice R52 Pohořelice – st. hranice byla umisťovaná stavba využívána a nenastala situace jako při výstavbě obchvatu Znojma, kde se asi před 5-7 lety postavila jeho část, která ale neměla a stále nemá žádné funkční (pro automobilovou dopravu) význam, neboť není napojena na stávající silniční síť. Podle názoru Děti Země by bylo v rozporu s účelem stavebního zákona umisťovat stavbu, která nemá žádný užitek pro ČR (kromě jediného užitku, že stavební firmy získají peníze a budou mít zisk a někteří politici či úředníci získají úplatky).

Děti Země tedy očekávají, že příp. územní rozhodnutí bude obsahovat jasné důkazy o tom, že po realizaci stavby R5206.1 dojde k převedení veškeré automobilové dopravy ze stávající silnice I/52, která byla v 90. letech 20. století postavena jako obchvat Mikulova, takže stavba R5206.1 představuje obchvat obchvatu. Stávající silnice I/52 na území Mikulova se tak stane městskou zónou s dopravním označením a pro max. rychlost 30 km/h. – se zamítá

7. Předloženou stavbu R506.1 nicméně považují Děti Země za ukázkou tzv. salámovací techniky, kdy si ŘSD ČR účelově rozdělí ně+jakou silniční liniovou stavbu na mraky dílčích úseků, k nimž pak postupně, ale nesystematicky podle km, získává územní a stavební rozhodnutí, takže se jednak postaví „na přeskáčku“ různě nefunkční dílčí úseky a současně se nejprve postaví nejméně konfliktní úseky a nakonec ty nesložitější, a to s tvrzením, že už jiná cesta není zpět a „zlo už musí být dokonáno“ (poeticky řečeno).

Děti Země se domnívají, že předmětná stavba R5206.1 právě představuje tento případ, kdy z původní dálnice R52 Pohořelice – Mikulov – st. hranice (23,1 km) ŘSD ČR účelově vyčlenilo 3 úseky a nyní z úseku R5206 vyčlenilo stavbu R5206.1 jako obchvat Mikulova, pak jeho koncové části (na severu délky cca 1,05 km a na jihu délky cca 0,75 km) a pak zbytek trasy až téměř k přehradě do cca km 28,5 (délky cca 5 km).

Děti Země navrhuje, aby územní řízení bylo pro nefunkčnost a nelogičnost a procesně-právní šikanóznost MěÚ a účastníků řízení zastaveno do doby, dokud ŘSD ČR

nepředloží žádost pro celou stavbu R5206, jak ostatně požaduje opakovaně i ministr D. Ťok (MD), generální ředitel ŘSD ČR Jan Kroupa, ministryně K. Šlechtová (MMR) a R. Brabec (MŽP) při různých veřejných vystoupeních: jedno velké územní či stavební rozhodnutí, jedno odvolání, jedna žaloba, nikoliv stavby kouskovat tzv. salámovací technikou. Pokud tento odborný a politický pokyn ŘSD ČR v Brně úmyslně a účelově porušuje, nezbyvá, než aby MěÚ a jako garant zákonnosti zasáhl a ŘSD ČR jeho (zúženou) žádost zamítl.

Pokud souhlasné stanovisko EIA (2004) zvládlo ŘSD ČR získat pro celou stavbu R52 Pohorelice – st. hranice, pak neexistuje žádná odborná či zákonná překážka k tomu, aby ŘSD ČR nepředložilo žádost o územní rozhodnutí aspoň pro jednu ze tří částí této dálnice, tj. pro R5206. – se zamítá

8. MěÚ by měl pečlivě posoudit, zda ŘSD ČR předložilo skutečně kvalitní podkladové studie, zejm. hlukovou a rozptylovou studii.

Podle názoru Děti Hluková i Rozptylová studie vychází z nesprávného dopravního modelu, který se zcela vymyká predikcím dopravních intenzit z procesu EIA, z dalších zdrojů a především z reálných údajů zjištěných v roce 2015/2016. Obě studie tak zřejmě účelově jednak podhodnocují budoucí dopravní intenzity, aby nebylo nutné zajišťovat řádná protihluková opatření na ochranu veřejného zdraví na blízkou obytnou zástavbu kvůli níž se právě tento obchvat obchvatu staví, a jednak chybějí údaje těchto studiích, které by se týkaly celkové kapacity dálničního obchvatu (tj. aspoň na 40.000 vozidel/den), nikoliv na nějakou uměle stanovenou pro určitý rok (2020, 2030, 2040), ale je nutné do budoucna počítat s vlivy automobilové dopravy na okolí s naplněním celé kapacity této dálnice vozidly na 100 %.

Děti Země navrhuje, aby Hluková studie a Rozptylová studie, jejichž výpočty jsou odborným odhadem o 20-40 % podhodnocené vlivem podhodnoceného dopravního modelu (který je navíc tajný), byly přepracovány a předloženy znovu, včetně opatření v případě nadlimitních hodnot a včetně nových podkladových správních rozhodnutí, závazných stanovisek (např. od KHS JmK) či nových vyjádření DOSS. – se zamítá

9. Mezi podklady ve spise je mj. studie Vegetačních úprav, která navrhuje výsadbu i místně nepůvodních druhů rostlin (popínavých rostlin), ačkoliv k jejich použití je nutné předložit dle § 5 odst. 4 a odst. 5 zákona č. 114/1992 Sb. výjimku ze zákona (ta ovšem ve spise není, čímž vzniká zákonná překážka pro vydání územního rozhodnutí).

Děti Země s návrhem Vegetačních úprav ve smyslu použití různých cizorodých druhů rostlin nesouhlasí, takže žádají, aby byla tato studie přepracována tak, že budou použité pouze místní druhy rostlin a pokud to nepůjde, tak nepoužívat žádné cizí rostliny a nechat tam jen travu.

Děti Země dále v této studii postrádají informace, jaké druhy travin budou na tělese dálnice R5206.1 a doprovodných stavbách vysazeny, což je nutné také doplnit. V tomto smyslu navrhuje vysadit tzv. motýlí směs. – se zamítá

10. Mezi podklady ve spise je mj. Migrační studie, z níž mj. vyplývá, že řada SO neumožňuje plnohodnotnou migraci různých druhů živočichů, ačkoliv v závěru ve stručnosti tvrdí, že migrace je ve svém obecném souhrnu de facto zajištěná. Nicméně z předložených tabulek toto konstatování nevyplývá.

Děti Země žádají, aby Migrační studie byla přepracována tak, aby stavba umožňovala skutečně migraci, nikoliv formální. Např. nadregionální koridor, který mj. sloužil k migraci je trasou stavby přerušený bez náhrady, aniž se migrační studie tímto problémem pečlivě zabývá. – se zamítá

11. Mezi podklady ve spise by měla být studie o vliv stavby R5206.1 na fragmentaci okolního území i v širším regionu, resp. Děti Země takovou studii ve spise nenašly. Není pak totiž jasné, jaký vliv navržená stavba, resp. SO, na tento faktor území má a zda v příp. negativního vlivu je možné navrhnout efektivní zmírňující opatření.

Děti Země žádají, aby do spisu byla vložena studie o vlivu dálničního obchvatu Mikulova na fragmentaci území, pokud opravdu chybí

([http://www.evernia.cz/publikace/Hodnoceni\\_fragmentace\\_krajiny\\_dopravou\\_cz.pdf](http://www.evernia.cz/publikace/Hodnoceni_fragmentace_krajiny_dopravou_cz.pdf)). – *se zamítá*

12. Mezi podklady ve spise by měla být SOUHRNNÁ studie vlivu stavby na pohodu bydlení a kvalitu života blízkých dotčených obyvatel Mikulova při výstavbě obchvatu a během automobilového provozu, i když některé podkladové studie (např. Hluková, i když vadná) ve spisu jsou. Nicméně chybí souhrnná studie.

Např. v rozsudku NSS ze dne 2. 2. 2006, č.j. 2 As 44/2005 – 116 se mj. uvádí (cit.): „Pohodou bydlení“ lze podle jedné z možných definic, která se snaží tento pojem kategorizovat subjektivně, rozumět takový stav, kdy někdo bydlí v klidu, spokojeně, příjemně a šťastně (viz Marek Hanák, Pohoda bydlení, Právní rádce internetová verze, 28. 4. 2005, <http://pravnickadce.ihned.cz/>). Z objektivistického úhlu pohledu lze „pohodou bydlení“ rozumět souhrn činitelů a vlivů, které přispívají k tomu, aby bydlení bylo zdravé a vhodné pro všechny kategorie uživatelů, resp. aby byla vytvořena vhodná atmosféra klidného bydlení; pohoda bydlení je v tomto pojetí dána zejména kvalitou jednotlivých složek životního prostředí, např. nízkou hladinou hluku (z dopravy, výroby, zábavních podniků, ze stavebních prací aj.), čistotou ovzduší, přiměřeným množstvím zeleně, nízkými emisemi pachů a prachu, osluněním apod.; pro zabezpečení pohody bydlení se pak zkoumá intenzita narušení jednotlivých činitelů a jeho důsledky, tedy objektivně existující souhrn činitelů a vlivů, které se posuzují každý jednotlivě a všechny ve vzájemných souvislostech (z obdobně pojaté definice vychází ve své praxi Ministerstvo pro místní rozvoj, viz Marek Hanák, cit. dílo). Nejvyšší správní soud se ve svém výkladu legálního pojmu „pohoda bydlení“ přiklání k druhé z výše nastíněných definic, tedy definici objektivistické, která lépe odpovídá ústavním principům zákazu libovůle a neodůvodněné nerovného zacházení (viz čl. 1 věta první Listiny základních práv a svobod), nicméně podotýká, že správní orgán při posuzování, zda je v konkrétním případě pohoda bydlení zajištěna, nemůže zcela abstrahovat ani od určitých subjektivních hledisek daných způsobem života osob, kterých se má stavba, jejíž vliv na pohodu bydlení je zkoumán, dotýkat; podmínkou zohlednění těchto subjektivních hledisek ovšem je, že způsob života dotčených osob a jejich z toho plynoucí subjektivní nároky na pohodu bydlení nevybočují v podstatné míře od obecných oprávněně požadovatelných standardů se zohledněním místních zvláštností dané lokality. V konkrétním případě žalobců tedy zhodnocení, zda vliv hluku produkovaného povolovanou stavbou nepřipustně snižuje pohodu bydlení, není proto pouze otázkou obsahu závazného stanoviska dotčeného orgánu, nýbrž je věcí autonomního posouzení stavebním úřadem či stěžovatelem po zhodnocení všech relevantních okolností, kterými jsou zejména objektivní výsledky hlukových měření, časový rozsah provozu pily (stavební úřad a ostatně i žalovaný tuto skutečnost zohlednili vymezením doby, po kterou smí být pila v provozu; otázkou zůstává, zda takové vymezení je dostatečné vzhledem k tomu, že pilu by podle rozhodnutí bylo možno provozovat i ve večerních hodinách a o víkendech), způsob užívání okolních staveb (pokud by se například jednalo o stavby užívané zejména k víkendové rekreaci, mohlo by pohodu bydlení výrazně zvýšit omezení provozu pily pouze na pracovní dny; pokud jsou okolní stavby užívány zejména k trvalému bydlení, lze zpravidla připustit, že v pracovní dny, kdy se obecně pracuje více než o víkendech, může požadavkům na pohodu bydlení odpovídat vyšší hladina hlukové zátěže než o víkendech či svátcích) a další doprovodné hlukové nebo jiné negativní zatížení (například hluk či spaliny z vyvolané dopravy posilující negativní účinky hluku z provozu pily, prach a piliny produkované při řezání dřeva, pokud se rozptylují po okolí, atd.). Je ovšem nutno zdůraznit, že požadavky na pohodu bydlení nelze absolutizovat a že určité zatížení okolí způsobuje každá stavba, přičemž po vlastnících okolních staveb je spravedlivé požadovat, aby takovéto zatížení snášeli, je-li přiměřené poměrům. Ostatně i normy soukromoprávní operují v právu imisí s pojmem zatížení „nad míru přiměřenou poměrům“ (§ 5 zákona č. 40/1964 Sb., občanského zákoníku, ve znění pozdějších předpisů). Městský soud v Praze proto rozhodnutí stěžovatele zcela správně

vytkl, že se otázkou pohody bydlení nezabývalo, když se při zvažování vlivu hluku produkovaného povolovanou pilou omezilo pouze na konstatování, že limitní hodnoty hluku nebyly překročeny. Správně rovněž poukázal na to, že z hlediska posuzování pohody bydlení je či může být relevantní, pokud limitní hodnoty jsou sice dodrženy, ovšem naměřené hodnoty hluku se pohybují u horních hranic přípustného rozmezí. Zcela důvodně soud též upozornil, že významnou roli při posuzování pohody bydlení z hlediska zatížení hlukem hraje časové rozložení produkce hluku v průběhu denní doby a v jednotlivých dnech týdne. Nejvyšší správní soud se toliko neztotožňuje se závěrem Městského soudu v Praze o tom, že kritéria, podle kterých byla ing. O. K., CSc. a RNDr. L. Ř. provedena měření hluku, jsou právně nezávazná.“ - se zamítá

- 13.** Mezi podklady ve spise by měl být přehled, jakým způsobem byly zapracovány relevantní podmínky všech podkladových správních rozhodnutí, např. o výjimkách dle § 43 a § 56 zákona č. 114/1992 Sb., aby bylo zřejmé, že je předložená stavba, resp. DÚR, naplňuje a jakým způsobem a u jakých SO.

Současně by měl být ve spisu i tradiční přehled, jakým způsobem byly zapracovány přísné relevantní podmínky všech závazných stanovisek, zejm. závazné stanovisko EIA z roku 2016, aby bylo zřejmé, že je předložená stavba, resp. DÚR, naplňuje a jakým způsobem a u jakých SO.

Děti Země žádají MěÚ, pokud takové přehledy ve spise chybějí, aby vyzval ŘSD ČR k jejich doplnění, neboť jde o potřebný a užitečný podklad ve smyslu § 3 a § 2 odst. 4 správního řádu pro účastníky řízení i pro MěÚ. – se zamítá

K novému projednání územního řízení s veřejným jednáním dne 09. 03. 2018, byly podány obsahově stejné námitky účastníků řízení: dne 05. 03. 2018, pod č. j. MUMI 18010942 Spolek „Za čisté a klidné Modřice z. s.“, IČ: 22733248, U Hřiště 830, 664 42 Modřice, dne 28. 02. 2018, pod č. j. MUMI 18010469 Spolek „Občanské sdružení Dolní Dunajovice proti R52, z. s.“, IČ: 22732543, Hlavní 130, 691 85 Dolní Dunajovice, dne 28. 02. 2018, pod č. j. MUMI 18010365 Spolek Obchvat, z. s., IČ: 266 06 119, Stojanova 766/7, 669 02 Znojmo, dne 07. 03. 2018, pod č. j. MUMI 18011524 Spolek „Občané za D43 jako obchvat celého Brna, z. s.“, IČ: 75053446, Opálkova 758/16, Bystrc, 635 00 Brno, dne 07. 03. 2018, pod č. j. MUMI 18011517 Spolek „Nová Ves proti průtahu obcí a R52“, IČ: 22861980, Nová Ves 138, 691 23 Pohořelice, dne 27. 02. 2018, pod č. j. MUMI 18010222 Spolek „Občané za ochranu kvality bydlení v Brně-Kníničkách, Rozdrojovicích a Jinančovicích, z. s.“, IČ: 266 53 486, U luhu 23, 635 00 Brno, dne 08. 03. 20178 pod č. j. MUMI 18011761 Spolek „Pěkný jih z. s.“, IČ: 22725351, Moravanská 159/86, Přízřenice, 619 00 Brno, dne 09. 03. 2018, pod č. j. MUMI 18011905 Spolek „Občané za ochranu kvality bydlení v Brně – Bosonohách z. s.“, IČ: 26660407, Pražská 469/29, Bosonohy, 642 00 Brno, dne 06. 03. 2018 Alena Kališová, Sklepní 551, 691 85 Dolní Dunajovice, Kateřina SAerbajlová, Spálený kopec 1205/3, 692 01 Mikulov, Pavel Serbajlo, Spálený kopec 1204/2, 692 01 Mikulov, dne 12. 03. 2018 – po zákonem stanovené lhůtě, pod č. j. MUMI 18012131 Spolek „Občanské sdružení za ochranu kvality bydlení a životního prostředí v Troubsku, z. s.“, IČ: 26986043, Hodakova 582/27, 664 41 Troubsko:

Námitka:

- 23.** Vyjádření AOPK ze dne 31. 10. 2017. čj. 02338/JM/17, se nevypořádalo se všemi námitkami, které se týkají AOPK a byly AOPK předloženy. Za této situace, nemůže stavební úřad pokračovat v územním řízení, neboť k námitkám týkajícím se mandátu AOPK se nemůže vypořádat sám, neb není nadán příslušnou odborností. Pouze při řádném postupu AOPK, který se vyjádří ke všem do jeho působnosti směřovaným námitkám, může stavební úřad pokračovat v řízení, neb jinak si nemůže být jist, zda stanovisko AOPK není prokazatelně platné jako celek a nevyžaduje změnu. – se zamítá
- 24.** AOPK tvrdí, že shledala, že veřejný záměr na předmětném záměru existuje. To je však nedostatečné tvrzení, neb je nutné prokazovat převažující veřejný zájem, a ten jak AOPK dobře známo nikdy prokázán nebyl. Ostatně to dokazují i stanoviska AOPK vydaná v



minulosti, kde se AOPK vyjadřovalo k alternativnímu řešení pro záměr dálničního spojení v oblasti, tj. k otázce nutnosti posoudit i možnost realizace dálnice v jiné trase, tj. s napojením na obchvat Břeclavi. Pokud tedy AOPK se odvolává na svá minulá stanoviska, pak se musí vypořádat s tím, že na dosavadní postup AOPK je možno nahlížet jako na rozporný, a tedy nesplňující požadavek, ab řízení bylo vedeno tak, aby bylo přesvědčivé a bezrozporné. – se zamítá

25. AOPK vydalo v dané věci výjimku dle ust. § 56 zákona č. 114/1992 Sb., avšak bez doložení naléhavých důvodů převažujícího veřejného zájmu. Došlo mj. k ignorování autorizovaných posouzení z hlediska zvláště chráněných území živočichů i rostlin, včetně mezinárodní ochrany v režimu NATURA 2000 a ochrany veřejného zdraví, a to např. autorizovaná posouzení RNDr. V. Kostkan, MUDr. J. Volf, Mgr. O. Volf, která jsou vyjádřeními AOPK v rozporu. Stavení úřad je povinen si tato autorizovaná posouzení doplnit do spisu a zajistit, aby tato posouzení byla plnohodnotně vzata v úvahu. Tato autorizovaná posouzení jsou ve vlastnictví státní správy, konkrétně orgánu nadřízeného stavebnímu úřadu Mikulov. Stavební úřad je povinen si tato autorizovaná posouzení prokazatelně vyžádat od svého nadřízeného orgánu, vložit je do spisu a stanoviska dotčených orgánů, které mají povinnost ve svých stanoviscích chránit zájmy ochrany přírody a krajiny a veřejného zdraví (tj. i znečištění ovzduší a hluchost) tato posouzení nemohou ignorovat. Pro rozpor se stanovisky dotčených orgánů, která jsou ve spise, činíme tímto tato autorizovaná posouzení nedílnou součástí našeho podání s tím, že stavební úřad má za povinnost si je vyžádat od Krajského úřadu JMK (a to i na základě ust. §§ 2 – 8 správního řádu). Specificky se jedná o „*Hodnocení vlivů dle §45i zákona č. 114/1992 Sb., v platném znění, záměru - rychlostní silniční spojení Brna s Vídní na základě podkladů k záměrům: R52 Pohořelice - Mikulov, I/55, Břeclav - obchvat, R55 - úsek obchvat Břeclavi a návrhu ÚP VÚC Břeclavska*“, Mgr. O. Volf, 2007; „*Posouzení vlivů dopravních koncepcí JMK (návrhů rozvoje páteřní silniční sítě) z hlediska možných střetů s lokalitami soustavy NATURA 2000 (§ 2 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění)*“, RNDr. V. Kostkan, Ph.D., 2015; „*Posouzení dopravních koncepcí pro Jihomoravský kraj z hlediska relevantních aspektů jejich dopadů - vlivů na veřejné zdraví a životní prostředí*“, MUDr. J. Volf, Ph.D., 2014. Vzhledem k tomu, že námitka poukazuje na rozpor těchto autorizovaných posouzení se stanovisky dotčených orgánů, musí stavební úřad požádat dotčené orgány o doplnění jejich stanovisek o vyjasnění tohoto rozporu, resp. změnu jejich stanovisek. Konkrétně se jedná o následující dotčené orgány: MŽP, AOPK, Krajská hygienická stanice JMK, a Ministerstvo zdravotnictví. – se zamítá

26. Ve spise schází platné posouzení krajinného rázu a není respektováno závazné stanovisko EIA. Dne 18. 09. 2007 Městský úřad Mikulov vydal nesouhlasné stanovisko pod č.j.: OPK/070001/26/00/SUCM/004, kde uvedl, že „*Městský úřad Mikulov, odbor životního prostředí, vydal tento nesouhlas z důvodu předloženého řešení mimoúrovňových křižovatek, jejichž navrhované umístění a technické provedení nerespektuje podmínku č. 55 souhlasného stanoviska Ministerstva životního prostředí vydaného dne 13. 05. 2005 pod č.j. 4061/OPVI/05, ve které je uvedeno: „Mimoúrovňové křižovatky řešit v prostoru pálavských bradel s úpatími výhradně v zářezích tak, aby se nejvyšší stavební bod křižovatky nedostával nad rostlý terén“.* Nerespektováním této podmínky by došlo k nevratnému a velkému poškození krajinného rázu“. Současná podmínka ze závazného stanoviska EIA obsahuje věcně stejnou podmínku. Protože se jedná o stanovisko závazné, nelze se od něj odchýlit a pokud stanovisko by obsahovalo nějakou nepřesnou formulaci, pak tato nemůže být extenzivně vykládána jako povolení narušení krajinného rázu. Pod tuto podmínku spadá mimoúrovňové křižování dálnice D52 s železniční tratí a věcně i zahrnuté křižování lokality Slanisko v trojúhelníku. Trasa D52 s niveletou cca 10 m a více nad současným terénem povýšená o velmi vysoké protihlukové stěny je v příkrém rozporu s podmínkou závazného stanoviska, která je formulována na jednoznačnou ochranu krajinného rázu. – se zamítá

27. Nepřiměřenost zásahu plánovaného záměru R52 do krajinného rázu. Krajinný ráz je definován v §12 ZOPK jako „přírodní, kulturní a historická charakteristika určitého místa či oblasti, je chráněn před činností snižující jeho estetickou a přírodní hodnotu. Zásahy do krajinného rázu, zejména umisťování a povolování staveb, mohou být prováděny pouze s ohledem na zachování významných krajinných prvků, zvláště chráněných území, kulturních dominant krajiny, harmonické měřítko a vztahy v krajině.“ Mezi složky krajinného rázu, které je nutné zachovávat, zákon výslovně zahrnuje významné krajinné prvky (VKP), kulturní dominanty krajiny (např. pohledově významné sakrální stavby, hřbitovy, hradiště, aj.), harmonické měřítko, které je možné definovat jako zachování hmotové, výškové a prostorové vyváženosti jednotlivých prvků krajinného rázu. Vztahy v krajině zahrnují uchování interakcí mezi krajinnými prvky a mohou představovat např. volnou migraci organismů, zachování prostupnosti krajiny pro obyvatele a uchování duchovního rozměru krajiny. Nástrojem na ochranu a podporu přírodních vztahů v krajině je zejména územní systém ekologické stability (ÚSES) definovaný v odst. 1a §3 zákona. Mikulovsko je co do krajinného rázu unikátní ukázkou komponované krajiny z počátku 17. století, jež má v České republice obdobu jen v okolí Jičína a svým významem přesahuje národní měřítko. Harmonické sepětí kulturních a přírodních hodnot regionu je rovněž jedním z důvodů ustanovení biosférické rezervace UNESCO Dolní Morava. Mikulovsko je navíc součástí širšího krajinářského celku, který dále zahrnuje Valticko a Falkensteinsko. Výjimečnost Mikulova je dána především jeho bezprostřední vazbou na okolní krajinu produchovnělou křížovou cestou na Svatém kopečku a jedinečnými dálkovými výhledy k Valticím, Falkensteinu, ale též od jihu z Rakouska. Právě díky těmto hodnotám do Mikulova přijíždějí ročně tisíce turistů. Uchování harmonického měřítka krajiny je možné vyjádřit jako dochovalost jednotlivých typů krajinného rázu, které jsou definovány různou kombinací typických krajinných znaků. Vylišení typů krajinného rázu se obvykle provádí podle prostorově kompozičních hledisek. Základní jednotkou je potom základní krajinářský celek jako pohledově spojitý prostor vymezený pohledovými bariérami. Základní krajinářské celky jsou hodnotícími rámci krajinného interiéru a nadřazené krajinářské celky jsou hodnotícími rámci krajinného exteriéru. Podrobný popis dotčených krajinářských celků a určení míry jejich dochovalosti je obsaženo ve studii „Rychlostní silnice R52 – Předběžné hodnocení navržených tras z hlediska vlivů na životní prostředí“, Löw a spol. s r.o (kterou má orgán ochrany přírody k dispozici, případně lze zaslat na vyžádání). Studie zvláště posuzuje ohrožení krajinného rázu a narušení krajinářského exteriéru. Ohrožení krajinného rázu je posuzováno z dvou pohledů, jednak jako míra „obvyklosti“ silnice v daném typu krajinného rázu a jednak jako míra dochovalosti krajinného rázu v daném prostoru. Narušení krajinářského exteriéru představuje vliv silnice na působení hlavních a doplňkových dominant a na krajinotvorné horizonty. Společnost SUDOP PRAHA, a.s. (dále jen žadatel) v zastoupení investora stavby, kterým je Ředitelství silnic a dálnic, požádala dopisem doručeným dne 02. 06. 2008 Městský úřad v Mikulově, Odbor životního prostředí, o vydání souhlasu dle § 12 zákona č. 114/1992 Sb. pro stavbu „Rychlostní silnice R52, stavba 5206 Perná – st. hranice ČR/Rakousko“. Novou žádost o vydání souhlasu dle § 12 (zásah do krajinného rázu) zákona č. 114/1992 Sb. žadatel podal na základě předchozího nesouhlasného závazného stanoviska Městského úřadu v Mikulově ze dne 26. 11. 2007, v jehož zdůvodnění bylo správním orgánem konstatováno zejména nevyhovující řešení mimoúrovňových křižovek, jejichž navrhované umístění a technické provedení nerespektovalo podmínku č. 55 stanoviska EIA. Z tohoto důvodu žadatel k aktuální žádosti přiložil studii vlivu na krajinný ráz (SUDOP PRAHA, a.s., červen 2007, zpracovala Ing. K. Hladká), dále „Zdůvodnění výškového vedení trasy“ (přiloženo na samostatném listu k žádosti) a rovněž animovanou vizualizaci záměru na CD nosiči. K uvedenému lze namítnout následovně:

Studie vlivu silnice R52 na krajinný ráz (Rychlostní silnice R52, stavba 5206 Perná – st. hranice ČR/Rakousko – Vliv na krajinný ráz, příloha D.2; zpracovala Ing. K. Hladká, SUDOP PRAHA a.s., červen 2007) byla vypracována v červnu 2007 a metoda posouzení vychází z metodického postupu Vorel, Bukáček, Matějka, Culek, Sklenička (2004). Metoda hodnocení má celkem šest kroků, přičemž v prvních dvou krocích je vymezeno hodnocené území a jsou definovány cíle a klíčové otázky hodnocení, v druhé fázi je proveden popis širšího území a jsou identifikovány rysy a hodnoty jednotlivých charakteristik krajinného rázu. Vlastní posouzení zásahu do krajinného rázu zahrnuje jednak určení vlivu na identifikované rysy a hodnoty a konečně určení snesitelnosti zásahu ve škále přijatelný – na hranici přijatelnosti – nepřijatelný. Volitelně mohou být uvedeny podmínky pro minimalizaci zásahu do krajinného rázu.

Hodnocená studie se citovaného metodického postupu drží jen volně, níže uvádíme souhrn nejzávažnějších výhrad.

Mezi podklady hodnocení chybí zásadní výchozí studie hodnocení silnice R52 na krajinný ráz: Předběžné hodnocení navržených tras z hlediska vlivu na krajinný ráz – Rychlostní silnice R52 v úseku Pohořelice – Mikulov, Löw a spol. (2000). Studie jednoznačně prokázala, že současně prosazovaná trasa R52 (varianta 1x) je z pěti původně hodnocených zcela nejhorší a závažně narušuje krajinný ráz ve smyslu zákona. Celá trasa v úseku Pohořelice – st. hranice prochází v délce 9,7 km výjimečně dochovaným krajinným rázem (zásadní ohrožení) a v délce 6,2 v dochovaným krajinným rázem (významné ohrožení). Z hlediska vlivu na krajinářský exteriér silnice R52 vážně pohledově narušuje plochu 33 km<sup>2</sup> (hlavní krajinné dominanty) a mírně 10,1 km<sup>2</sup> (doplňkové krajinné dominanty). Četné terminologické nepřesnosti a zřejmě nedůsledná práce s výchozími prameny. Kupříkladu v kapitole B.1 je pod biogeografickým členěním provedeno zařazení fyto geografické. Část „Geomorfologické poměry“ obsahuje zjevné nepravdy typu: „Dyjsko-svratecký úval je součástí vnější pánve vídeňské“, „Dyjsko-svratecký úval je pobřežní nížinou, která se po regresi tortonského moře vynořila jako nový útvar“, „na budování stavby Dyjsko-svrateckého úvalu se kromě tektonických pohybů uplatnily také vlivy periglaciálních procesů“. Vegetační popis prvků ÚSES je proveden způsobem, který neumožňuje udělat si představu o reálné kvalitě vegetace: „vegetační doprovod toků tvoří topoly, javory, růže“.

V závěru studie je konstatováno, že záměr představuje středně silný zásah do těchto rysů a hodnot krajinného rázu (dle §12): obecné rysy a hodnoty přírodní charakteristiky, ZCHÚ, estetické hodnoty a harmonické vztahy v krajině. Z těchto důvodů je závěrečný výrok o únosnosti zásahu do krajinného rázu nutné v kontextu použitého metodického postupu opravit na „vliv na hranici přijatelnosti“.

Zdůvodnění výškového vedení trasy bylo vypracováno s ohledem na podmínku č. 55 stanoviska EIA k tomuto záměru ze dne 13. 5. 2005. Podmínka stanovuje povinnost navrhnout trasu rychlostní silnice R52 s minimálním vlivem na krajinný ráz. Výslovně je uvedeno, že mimoúrovňové křižovatky mají být řešeny „přednostně v zářezech tak, aby se nejvyšší stavební bod křižovatky nedostával nad rostlý terén“.

Ve zdůvodnění žadatele je např. uvedeno, že bylo „v maximální možné míře přihlédnuto k požadavkům na umístění v úrovni nebo pod úrovní stávajícího terénu“, dále bylo konstatováno, že trasa vede v souvislém zárezu pouze v cca 1,5 km dlouhém úseku (km 31 – km 32,5) a zvýšení trasy nad úroveň terénu je vynuceno vykřížením vodních toků (Bavorský potok a přítok Dunajovického potoka) a překonáním železniční trati. Křížení se silnicemi II/414, III/0521, I/40 rovněž nebylo možné zahlbout z důvodu nemožnosti odvodnění vzniklých zářezů.

Ze všech zemních těles souvisejících se stavbou R52 budou nejrušivěji působit zejména až 10 m vysoký násyp v km 35,6 – km 37,8 a dále mohutné těleso okružní křižovatky, která je součástí MÚK Mikulov-jih. V pohledech od SZ se může negativně projevovat rovněž násyp křižující silnici II/414 směr Břeží.

Zdůvodnění investora považujeme za povrchní a nedůsledné, studie vlivu na krajinný ráz jasně konstatovala, že vliv R52 na krajinný ráz bude středně silný, resp. umístění silnice v

území je na hranici akceptovatelnosti. Za těchto okolností je investor povinen použít všech dostupných technických prostředků k minimalizaci vlivu stavby na krajinný ráz. Domníváme se, že křížení se silnicí II/414 a železniční tratí je možné realizovat podjezdem, sklon terénu je v tomto území zhruba k jihu a převýšení mezi km 35,5 (MÚK Mikulov-sever) a křížením s vodotečí Turolď (km 37,06) činí zhruba 11 m, což by i při zahloubení D52 mohlo být dostatečné ke gravitačnímu odvodnění zářezu (spolu s mírným zvýšením nivelety železniční tratě). Podotýkáme, že kromě gravitačního odvodnění je samozřejmě možné realizovat nákladnější odvodnění nucené, přítok podzemních vod v zahloubeném úseku by bylo možné eliminovat umístěním vozovky do betonové vany. Zahloubení vozovky v km 37,4 – km 38,35 by bylo zřejmě mnohem náročnější díky nutnosti vykřížení drobných vodotečí, ovšem technicky realizovatelné samozřejmě je (umístění do betonové vany, převedení toků v akvaduktech a odvodnění vozovky kanalizací do hraničního toku Včelínek, který je nejnižším bodem trasy - cca 189 m n. m. a tudíž umožňuje teoreticky gravitační odvodnění celého úseku. Obdobné technické řešení by bylo zřejmě možné použít i u křižovatkových větví MÚK Mikulov-jih. – *se zamítá*

28. Vzhledem ke skutečnosti, že trasa prochází oblastí mimořádně dochovaného krajinného rázu, který je navíc speciálně chráněn v rámci CHKO Pálava (viz vyhlášovací výnos o zřízení chráněné krajinné oblasti Pálava) a rovněž v rámci Městské památkové rezervace Mikulov včetně ochranného pásma a zjištění, že vlivy záměru jsou na hranici přijatelnosti, je nutné hledat taková technická řešení, která maximálním možným způsobem zmírní definované negativní vlivy záměru na krajinný ráz. Obdobná podmínka (č.55) je rovněž obsažena v souhlasném stanovisku EIA k tomuto záměru. Domníváme se, že veškerá dostupná opatření zásadně zmírňující dopady na krajinný ráz nebyla zohledněna, popř. nebyla důsledně technicky prověřena, proto trváme na jejich prověření formou autorizovaného posudku.

Dále se domníváme, že pokud je vliv stavby na krajinný ráz na hranici přijatelnosti, je nutné v řízení dle §12 zákona č. 114/1992 Sb. rovněž zohlednit společenský přínos stavby včetně možných alternativních řešení s menšími dopady na krajinný ráz.

Vzhledem k uvedenému navrhuje správnímu orgánu vyžádat si od žadatele autorizovaný posudek k možnosti provedení zmírňujících opatření, popř. další podklady dokumentující společenský přínos stavby a zdůvodňující zvolenou variantu záměru v širších souvislostech.

Poukazujeme také na to, že současné výškové vedení trasy i projekt jako celek doznal řadu úprav, ale toto nebylo posouzeno v mandatorním posouzení krajinného rázu. – *se zamítá*

29. Posouzení krajinného rázu je chybné i proto, že nerespektuje níže uvedené důvody. Rychlost a rozsah zániku estetických hodnot kulturní krajiny nedosáhla dosud nikdy tak děsivých rozměrů jako v současnosti. Problematika ochrany estetických hodnot krajiny je totiž ve srovnání s ochranou čistě přírodních hodnot krajiny poměrně mladá. Paragrafy zákonů nedefinují dosud ochranu estetických hodnot krajiny dostatečně jednoznačně a tím i účinně, oproti jejím čistě přírodním hodnotám, které jsou pak v závěrečných hodnoceních silně nadhodnocovány. Tato okolnost je zneužívána se stále větší intenzitou zejména při prosazování staveb velkého rozsahu do nejceněnějších částí volné příměstské krajiny oplývající až dosud vysokou mírou harmonického měřítka krajinného rázu. Plodí podhoubí korupčního jednání investorů a umožňuje obcházení příslušných zákonných ustanovení pověřenými úředníky státu, a to na všech úrovních státní správy i výkonné moci. Prosazování umístění stavby D52 do krajinářsky cenného chráněného území na úpatí a mezi unikátní vápencová bradla moravské a rakouské části Pálavy Podpálaví (CHKO Pálava, Gesunde Land um Laa, Falkensteiner-, Drasenhofener Hügeland), doprovázené jen nedůslednou formální ochranou před jejími negativními vlivy na krajinný ráz, znamená ve svých důsledcích nikoliv pouze slabé či středně silné poškození, nýbrž poškození a segmentaci na samé hranici únosnosti pro typ území, a tím úplný zánik harmonického měřítka rozsáhlé a krajinářsky cenné oblasti, pro který byl de facto tento typ ochrany nastolen a uzákoněn.

Vysoké hodnoty harmonického měřítka a vztahů v krajině jsou přitom tím nejvýznamnějším nástrojem rozvoje cestovního ruchu území, prosazovaného státem, krajem i obcemi dotčeného území. Tato okolnost platí obzvlášť pro území Mikulovska na straně jižní Moravy a Weinviertlu na rakouské straně. Obě krajinářsky cenné oblasti tvoří unikátní kulturní krajinu „na hranici“ ovlivněnou nejen tisíciletým společným vývojem, ale i unikátností přírodně krajinných daností biogeografického celku Panonie na okraji vídeňské pánve. Segmentace úpatí unikátních vápencových bradel moravské a rakouské Pálavy, a tím rozmělnění jeho harmonického měřítka a krajinných vztahu mimořádně zachovalého starobylého celku je neodůvodněné a jeho porušení je nepřiměřené důvodům umístění stavby rychlostní silnice právě a za každou cenu sem.

Zdrojem obdivu celého území „na hranici“ je mimo jiné urbanistická originalita založená někdejšími feudálními majiteli; vyznačuje se krajinnými panoramaty s mimořádně vysokou mírou atraktivity, historických stop a mnoha dalších znaků estetických hodnot krajinného rázu včetně harmonického měřítka a vztahů v krajině. Obraz jemně zvlněné zemědělské vinařské krajiny na hranici Weinviertlu a jižní Moravy je na území České republiky i Rakouska ojedinělý; svým charakterem a vzhledem je obdobou „toskánské“ krajiny, vnímané krajinnými tvůrci jako zdroj inspirace a synonymum pro pojem krajinná estetika.

Dokumentaci k méně známému krajinářskému celku Mikulovsko – Falkensteinska zpracoval kolektiv autorů Zahradnické fakulty v Lednici v „krajinném plánu Mikulova“, který se podrobněji věnuje jak klasifikaci hodnot krajinného rázu, tak i problematice ochrany a šetrného rozvoje krajinářsky cenného území. Zpracovává rovněž odborně a věcně míru vlivu umístění stavby D52 na nejcennější segmenty krajiny na obou stranách hranice a nebezpečí poškození architektonicky výjimečně cenných krajinných panoramat. Mimořádnou pozornost přitom věnuje zejména jižnímu a východní okraji města, úpatí bradel vrchu Šibeničnick a Svatý kopeček, v jejichž okolí byla v roce 2002 odkryta rozsáhlá umělecky utvářená tzv. komponovaná krajina s přesahem na území rakouského Drasenhofenu. Hodnota nově objeveného krajinářského celku spočívá v ojedinělosti a originalitě kompozice z počátku 17. století z doby pozdní renesance manýrismu až raného baroka a přímou prostorovou vazbou na podobně utvářené území LVA. Jednou z kulturních dominant tohoto krajinářského celku je i křížová cesta na Svatém kopečku se souborem křesťanských staveb, nejstarší dílo tohoto typu duchovní krajiny na území ČR; dále pak letohrádek s libosadem na ostrově v rybníku Nový a hospodářská farma Tiergarten na pravém břehu rybníka Šibeničnick na úpatích bradel vrchu Šibeničnick a Wachterberg (na okraji obce Klein – Schweinbarth). Projekt zahájení postupné obnovy území, jehož nositelem se stalo Město Mikulov a partnerem obec Drasenhofen, byl realizován v roce 2006 a 2007 a spolufinancován z programu EU Interreg III. A Česká republika – Rakousko; výstupem projektu je již výše zmíněný krajinný plán Mikulova a publikace „Landschaft unseren Vohrfahren Mikulov-Falkenstein“ (Město Mikulov 2007).

Souhlasná stanoviska k další přípravě D52, které vydaly orgány ochrany přírody a krajiny (CHKO Pálava i OŽP Městského úřadu v Mikulově) se přitom chybně odvolávají na slabou míru vlivu D52 na krajinný ráz deklarovanou autorizovaným dokumentem (SUDOP). To ale odporuje všeobecně známé skutečnosti: vysokou míru estetických hodnot krajinného rázu dotčeného území prezentují v celé řadě svých odborných i propagačních materiálů mimo jiných jak sami odborní pracovníci CHKO Pálava, tak i Města Mikulov. Na vysoké míře harmonického měřítka krajinného rázu dotčeného území je založena i vize rozvoje cestovního ruchu Weinviertlu a jižní Moravy.

Hodnocení autorizované dokumentace (Sudopu, ing. Hladké) je přitom zatížena mimo jiné zcela chybným zařazením krajiny na jižním úpatí Pavlovských vrchů s vápencovými bradly Šibeničnick vrch, Svatý kopeček a Turola a městem Mikulov do III. - IV. pásma ochrany, což neodpovídá skutečnosti a což se v závěrečných hodnoceních projevuje jen slabým nebo středně silným vlivem tělesa D52 na míru hodnot znaků jak kulturních dominant a architektonicky cenných krajinných panoramat, tak i harmonického měřítka

estetických hodnot krajinného rázu a vztahů v krajině. Ve skutečnosti je poškození krajiny navrhovaných řešením stavby D52 nikoliv na samé hranici únosnosti, ale zcela neslučitelné s účelem chráněné krajinné oblasti a zákonnou ochranou krajinného rázu. Závažná pochybení autorizované dokumentace by měli rozpoznat velmi snadno odborní pracovníci CHKO Pálava i Městského úřadu v Mikulově, korigovat je a doplnit o vlastní poznatky a zkušenosti (!). Hodnocení autorizovanou osobou není dogma, a za důslednou ochranu krajinného rázu jsou zodpovědní správci krajiny (!).

Souhlasná stanoviska orgánů ochrany přírody byla vydána, ačkoliv řada podmínek souhlasného stanoviska MŽP k umístění stavby R52 bylo v minulých letech podmíněno splněním podmínek (54 a 55 stanoviska EIA) na ochranu vysoké míry estetických hodnot krajiny, což návrh řešení stavby D52 je nesplňuje („návrh rychlostní silnice – nyní dálnice - měl mít minimální vliv na krajinný ráz, mimoúrovňové křižovatky řešit přednostně (v prostoru pálavských bradel s úpatími výhradně) v zářezech tak, aby se nejvyšší stavební bod křižovatky nedostával nad rostlý terén. Součástí návrhu mělo být hodnocení krajinného rázu včetně vizualizace v hlavních pohledových osách zejména prostoru křižovatek, rozsáhlejších přemostění a náspů. Mimořádná pozornost měla být věnována minimalizaci vlivů na unikátní architektonickou hodnotu jižního úpatí Pavlovských vrchů s městem Mikulov a komplexem církevních staveb na Svatém kopečku. Návrh rychlostní komunikace D52 ve stávajícím dokonce pozměněném projektu pro DÚR musí být ve své aktualizované verzi řádně projednán s orgánem přírody s žádostí o souhlas dle par. 12 zákona č. 114/1992 Sb., což se nestalo. – se zamítá

30. Podmínka 55 původního stanoviska EIA (podmínka 38 potvrzujícího stanoviska EIA z roku 2016 nebyla naplněna na mnoha místech od km 31 až km 39 stavby D52. – se zamítá
31. Mimoúrovňová křižení stavby D52 za mikulovskou celnici v km 39 je umístěná v zorném poli cenných dálkových panoramat vedených k Mikulovu od Rakouska (z významných pohledových míst místní komunikace -Klein Schweinbarth – Stützenhofen – Drasenhofen - Steinabrunn a Liechtenskeinských a vinařských cyklostezek tzv. Panoramawege) a stejně tak i pohledů a průhledů vedených z Mikulova k jižnímu obzoru a hradu ve Falkensteinu (z pohledových míst Svatého kopečku, PR Turola, PR Šibeničnický, zámku, Kozího vršku a dalších kulturních dominant CHKO Pálava a městské památkové rezervace Mikulov. Stávající územní řízení je v trase, která předjímá toto řešení. – se zamítá
32. Navrhované mimoúrovňové prostorové řešení napojení D52 k areálu soukromé firmy UNIMEX GROUP a napojení D52 na komunikaci I/52 v km 39,0 způsobí další fragmentaci cenného území na úpatí bradla Šibeničnický. Důsledky takového řešení stavby D52 na krajinný ráz jsou nepřiměřené významu stavby. – se zamítá
33. Návrh řešení přechodu železnice tělesem D52 od úpatí bradla Šibeničnický a rybníka Šibeničku k mikulovskému nádraží, kde má v místě překročení železnice výšku 10m + 4 m protihluková bariera bude mít silný vliv na všechny znaky estetické hodnoty umělecky ztvárněné kulisy Mikulova s rybníkem a bradlem Šibeničnický, siluetou kamenné oborní zdi na úpatí bradla Wachterberg na severním okraji obce Klein-Schweinbarth a hradu ve Falkensteinu. Celý úsek jižního okraje Mikulova mezi celnici a nádražím leží v zorném poli jedné z nejvýznamnějších pohledových os vedených jak ze zámku a jeho zahrady, tak i v opačném směru od Rakouska z výhledových bodů cyklostezek i komunikací a obcí podél moravské hranice. V žádném jiném úseku nemá řešení umístění stavby D52 tak silný vliv na hodnoty na všechny znaky estetických hodnot krajinného rázu území, což neodpovídá podmínce MŽP ani účelu zákona a ochraně krajinného rázu. – se zamítá
34. Potvrzující stanovisko EIA z roku 2016 bylo vydáno v rozporu s principy dobré státní správy, a to proto, že vypouštění řady podmínek z původního stanoviska EIA se odehrálo bez řádného odůvodnění, což je nepřípustné. Pokud bylo shledáno, že tak mnoho podmínek z původního stanoviska má být vypuštěno, kdy 89 podmínek bylo redukováno a 63 podmínek, pak celé řízení mělo být opakováno. Takto dramatický zásah, ke kterému došlo v roce 2016, je zcela mimo smysl změny zákona č. 100/2001 Sb.. – se zamítá

35. Naprosto zásadním pochybením je, že schází přeshraniční posuzování EIA. Navazující úsek dálnice, rakouské dálnice A5, byl přitom ze strany MŽP přijat jako nutný k posuzování přeshraničnímu, Nelze postupovat rozdílně pro dva navazující úseky věcně vzato téže dálnice. – se zamítá
36. Není dodržena závazná podmínka 51 závazného potvrzujícího stanoviska EIA (podmínka 72 původního stanoviska EIA) „R52 vést pokud možno v zářezu, příp. po terénu a vyhnout se násypovým partiím.“ Nebylo nad vší pochybnost prokázáno, že tato podmínka není splnitelná, tedy současný stav projektu je ignorováním závazné podmínky. – se zamítá
37. Není dodržena závazná podmínka 52 závazného potvrzujícího stanoviska EIA (podmínka 73 původního stanoviska EIA) „Na křižovatkách provést zahloubení silnice tak, aby horní úroveň křížení kopírovala rostlý terén.“ Nebylo nad vší pochybnost prokázáno, že tato podmínka není splnitelná, tedy současný stav projektu je ignorováním závazné podmínky. – se zamítá
38. Není dodržena závazná podmínka 53 závazného potvrzujícího stanoviska EIA (podmínka 74 původního stanoviska EIA) „Nebudovat žádná doprovodná nadzemní zařízení (např. odpočívadla a parkoviště, čerpací stanice pohonných hmot, reklamní tabule apod.), mimo nezbytného dopravního značení.“ Křižovatka u rakouské hranice předpokládá zajišťování obslužnosti prostorově návazných objektů. Současný stav projektu je ignorováním závazné podmínky. – se zamítá
39. V prostoru km 34,000 - 34,500 není zajištěno křížení s regionálním biokoridorem. – se zamítá
40. Není dodržena podmínka 57 závazného potvrzujícího stanoviska EIA (podmínka 78 původního stanoviska EIA) „Z variant umístění křižovatky vybrat východní variantu na km 38,500.“ Současný stav projektu je ignorováním závazné podmínky. – se zamítá
41. Není dodržena závazná podmínka 58 závazného potvrzujícího stanoviska EIA (podmínka 79 původního stanoviska EIA) „Vybudovat náhradní biokoridor s podchodem v šíři cca 18 m jihovýchodně od MÚK nebo přemístit křižovatku (MÚK navržena v prostoru LBK) a přechod řešit ekoduktem (zároveň přístup k Šibeničníku).“ Současný stav projektu je ignorováním závazné podmínky. – se zamítá
42. Není dodržena závazná podmínka 59 závazného potvrzujícího stanoviska EIA (podmínka 80 původního stanoviska EIA) „Provést přemostění hraničního toku a zároveň převedení LBK v šíři cca 18 m.“ Toto převedení LBK zasahuje i do v současnosti řešeného úseku D52. Současný stav projektu je ignorováním závazné podmínky. – se zamítá
43. Není dodržena závazná podmínka 1 závazného potvrzujícího stanoviska EIA (podmínka 2 původního stanoviska EIA) „V dalších fázích přípravy R52, po zaměření pozemků a určení přesného rozsahu stavby, zpracovat podrobnou hlukovou studii výstavby a provozu R52 a dalších komunikací, na kterých se v souvislosti s realizací R52 významně zvýší frekvence dopravy. Výsledkem této studie bude návrh konkrétních protihlukových opatření pro zajištění hlukových limitů dle aktuálně platné legislativy. Protihlukové stěny navrhnout přednostně z přírodních blízkých materiálů s pohltivou úpravou. Protihlukové stěny rádně ozelenit. Zejména v blízkosti navržených ptačích oblastí řešit protihluková opatření s eliminací vlivů na ptáky“. Hluková studie nevychází ze sčítání vozidel 2016, schází posouzení předpokládaných intenzit dopravy na dobu 20 let od uvedení D52 do provozu, jak to požadují předpisy. – se zamítá
44. V návaznosti na předchozí námitku se namítá, že v blízkosti ptačích oblastí, a tedy nepochybně i uvnitř těchto oblastí, hluková studie neplní závaznou podmínku „...řešit protihluková opatření s eliminací vlivů na ptáky“. – se zamítá
45. Není dodržena závazná podmínka 2 závazného potvrzujícího stanoviska EIA (podmínka 3 původního stanoviska EIA) „Zařízení staveniště, deponie umístit mimo obydlené části sídel.“ Současný stav projektu je ignorováním závazné podmínky. – se zamítá
46. Není dodržena závazná podmínka 3 závazného potvrzujícího stanoviska EIA (podmínka 5 původního stanoviska EIA) „Zabezpečit přístup mezi Mikulovem a prostorem Šibeničního vrchu pro pěší a cyklisty vybudováním sjezdu z ramene mimoúrovňové křižovatky (dále jen

- „MÚK“) Mikulov – Jih na polní cestu vedoucí k Šibeničnímu vrchu. Součástí této MÚK (nadjezdu I/52) bude stezka pro pěší a cyklisty.“ Současný stav projektu je ignorováním závazné podmínky. Se zamítá
47. Není naplněna závazná podmínka 4 závazného potvrzujícího stanoviska EIA (podmínka 6 původního stanoviska EIA) „Vybudovat náhradní drenáže k zajištění funkce existujících odvodnění.“ Současný stav projektu je ignorováním závazné podmínky. Toto řešení musí také obsahovat doložení, že nově navrhované drenáže budou funkční a nebudou mít negativní dopady na území, a to včetně území s mimořádně vzácným biotopem, tj. oblast Slaniska v trojúhelníku. Vzhledem ke komplexnosti území v řešeném úseku, toto musí být doloženo detailní hydrologickou studií. – se zamítá
48. Není naplněna závazná podmínka 5 závazného potvrzujícího stanoviska EIA (podmínka 7 původního stanoviska EIA) „Převést odvodňovací příkopy tělesem komunikace k zajištění funkce existujících odvodnění.“ Současný stav projektu je ignorováním závazné podmínky. Toto řešení musí také obsahovat doložení, že nově navrhované drenáže budou funkční a nebudou mít negativní dopady na území, a to včetně území s mimořádně vzácným biotopem, tj. oblast Slaniska v trojúhelníku. Vzhledem ke komplexnosti území v řešeném úseku, toto musí být doloženo detailní hydrologickou studií. – se zamítá
49. V návaznosti na předchozí námitku se namítá, že dokumentace pro DÚR neobsahuje plnohodnotné řešení, jak bude nakládáno s vodami splachujícími nečistoty z navrhované D52 tak, že nejen chemické posypové materiály v zimním období, jakož i např. LTO celoročně nebudou znečišťovat okolí D52. V tomto kontextu se poukazuje na stav znalostí, který je postupně aplikován na navazujícím úseku rakouské dálnice A5, kde nakládání s těmito znečištěnými vodami je doposud nedořešeným problémem, který je v současnosti dokonce předložen rakouskému Ústavnímu soudu. Tento problém je tedy nepochybně závažný a od doby vydání stanoviska EIA v roce 2006 uplynula tak dlouhá doba, že stanovisko EIA je v tomto aspektu nedostačující, což znamená, že projektant se musí řídit v současnosti existujícím stavem znalostí o této problematice a nemůže tento zásadní problém ignorovat. – se zamítá
50. Není naplněna závazná podmínka 6 závazného potvrzujícího stanoviska EIA (podmínka 8 původního stanoviska EIA) „Vybudovat náhradní drobné objekty k zajištění funkce existujících závlah.“ Současný stav projektu je ignorováním závazné podmínky. Toto řešení musí také obsahovat doložení, že nově navrhované objekty budou funkční a nebudou mít negativní dopady na území, a to včetně území s mimořádně vzácným biotopem, tj. oblast Slaniska v trojúhelníku. Vzhledem ke komplexnosti území v řešeném úseku, toto musí být doloženo detailní hydrologickou studií. – se zamítá
51. Není naplněna závazná podmínka 7 závazného potvrzujícího stanoviska EIA (podmínka 9 původního stanoviska EIA) „Převést průtoky všech existujících toků (i občasných) přes těleso komunikace.“ Současný stav projektu je ignorováním závazné podmínky. Toto řešení musí také obsahovat doložení, že nebude mít negativní dopady na území, a to včetně území s mimořádně vzácným biotopem, tj. oblast Slaniska v trojúhelníku. Vzhledem ke komplexnosti území v řešeném úseku, toto musí být doloženo detailní hydrologickou studií. – se zamítá
52. Není naplněna závazná podmínka 8 závazného potvrzujícího stanoviska EIA (podmínka 11 původního stanoviska EIA) „Stavební dvory umisťovat mimo ochranná pásma vodních zdrojů, mimo obytnou zástavbu a mimo zátopové území, chráněná území a jejich ochranná pásma včetně významných krajinných prvků.“ Současný stav projektu je ignorováním závazné podmínky. – se zamítá
53. Není naplněna závazná podmínka 9 závazného potvrzujícího stanoviska EIA (podmínka 12 původního stanoviska EIA) „Provést celoplošný monitoring průtoků a jakosti vody ve vodotečích.“ Monitoring se musí opírat o zjištění stavu před vydáním územního rozhodnutí. Tento monitoring není ve spise doložen, musí se takto stát. Současný stav projektu je ignorováním závazné podmínky. – se zamítá



54. Není naplněna závazná podmínka 10 závazného potvrzujícího stanoviska EIA (podmínka 13 původního stanoviska EIA) „*Na podkladě definitivního řešení odvodnění vybrané varianty rychlostní silnice provést aktualizaci výpočtu očekávaného znečištění příslušných recipientů včetně návrhu technických opatření k zamezení jejich kontaminace při havárii vozidel.*“ Toto řešení musí také obsahovat doložení, že nebude mít negativní dopady na území, a to včetně území s mimořádně vzácným biotopem, tj. oblast Slaniska v trojúhelníku. Vzhledem ke komplexnosti území v řešeném úseku, toto musí být doloženo detailní hydrologickou studií. – se zamítá
55. Není naplněna závazná podmínka 11 závazného potvrzujícího stanoviska EIA (podmínka 14 původního stanoviska EIA) „*U případných přeložek toků navrhnout revitalizaci toku.*“ Toto řešení musí také obsahovat doložení, že nebude mít negativní dopady na území, a to včetně území s mimořádně vzácným biotopem, tj. oblast Slaniska v trojúhelníku. Je nutné řešit i otázky záplavových stavů, neboť např. lokalita Slanisko v trojúhelníku je lokalitou závislou na proměnlivém zavlažení této lokality v jednotlivých letech. Vzhledem ke komplexnosti území v řešeném úseku, toto musí být doloženo detailní hydrologickou studií. – se zamítá
56. Není možné ignorovat podmínku 16 původního stanoviska EIA, která byla zcela neodůvodněně vypuštěna z potvrzujícího stanoviska EIA a která zní „*V blízkosti zdrojů pitné vody místního významu zamezit v co největší míře technickými prostředky vsakování odpadních vod z komunikace do půdního profilu.*“. Dokumentace pro DÚR neobsahuje plnohodnotné řešení, jak bude nakládáno s vodami splachujícími nečistoty z navrhované D52 tak, že nejen chemické posypové materiály v zimním období, jakož i např. LTO celoročně nebudou znečišťovat okolí D52. V tomto kontextu se poukazuje na stav znalostí, který je postupně aplikován na navazujícím úseku rakouské dálnice A5, kde nakládání s těmito znečištěnými vodami je doposud nedořešeným problémem, který je v současnosti dokonce předložen rakouskému Ústavnímu soudu. Tento problém je tedy nepochybně závažný a od doby vydání stanoviska EIA v roce 2006 uplynula tak dlouhá doba, že stanovisko EIA je v tomto aspektu nedostačující, což znamená, že projektant se musí řídit v současnosti existujícím stavem znalostí o této problematice a nemůže tento zásadní problém ignorovat. – se zamítá
57. Není naplněna závazná podmínka 12 závazného potvrzujícího stanoviska EIA (podmínka 17 původního stanoviska EIA) „*Při provádění zemních prací v bezprostředním okolí vodních toků zabezpečit jejich koryta před zanášením zeminou, v blízkosti rybníků, mokřadů a ekologicky cenných území nedopustit narušení jejich ekologické rovnováhy a zajistit migraci bioty.*“ Toto musí být již projekčně a verifikačně doloženo v dokumentaci DÚR a zde to doloženo není. Řešení musí obsahovat doložení, že nebude mít negativní dopady na území, a to včetně území s mimořádně vzácným biotopem, tj. oblast Slaniska v trojúhelníku. Je nutné řešit i otázky záplavových stavů, neboť např. lokalita Slanisko v trojúhelníku je lokalitou závislou na proměnlivém zavlažení této lokality v jednotlivých letech. Vzhledem ke komplexnosti území v řešeném úseku, toto musí být doloženo detailní hydrologickou studií. Absentuje i řešení z hlediska migrace. – se zamítá
58. Není možné ignorovat podmínku 18 původního stanoviska EIA, která byla zcela neodůvodněně vypuštěna z potvrzujícího stanoviska EIA a která zní „*Dostatečně dimenzovat mosty a propustky stávajících vodotečí.*“. Dokumentace pro DÚR neobsahuje plnohodnotné řešení, jak bude nakládáno s vodami splachujícími nečistoty z navrhované D52 tak, že nejen chemické posypové materiály v zimním období, jakož i např. LTO celoročně nebudou znečišťovat okolí D52. V tomto kontextu se poukazuje na stav znalostí, který je postupně aplikován na navazujícím úseku rakouské dálnice A5, kde nakládání s těmito znečištěnými vodami je doposud nedořešeným problémem, který je v současnosti dokonce předložen rakouskému Ústavnímu soudu. Tento problém je tedy nepochybně závažný a od doby vydání stanoviska EIA v roce 2006 uplynula tak dlouhá doba, že stanovisko EIA je v tomto aspektu nedostačující, což znamená, že projektant se musí řídit

- v současnosti existujícím stavem znalostí o této problematice a nemůže tento zásadní problém ignorovat. – se zamítá
59. Není možné ignorovat podmínku 19 původního stanoviska EIA, která byla zcela neodůvodněně vypuštěna z potvrzujícího stanoviska EIA a která zní „*Omezit zemní práce, které by narušily odtokový režim podzemních vod.*“. Dokumentace pro DÚR neobsahuje plnohodnotné řešení, jak bude nakládáno s vodami splachujícími nečistoty z navrhované D52 tak, že nejen chemické posypové materiály v zimním období, jakož i např. LTO celoročně nebudou znečišťovat okolí D52. V tomto kontextu se poukazuje na stav znalostí, který je postupně aplikován na navazujícím úseku rakouské dálnice A5, kde nakládání s těmito znečištěnými vodami je doposud nedořešeným problémem, který je v současnosti dokonce předložen rakouskému Ústavnímu soudu. Tento problém je tedy nepochybně závažný a od doby vydání stanoviska EIA v roce 2006 uplynula tak dlouhá doba, že stanovisko EIA je v tomto aspektu nedostačující, což znamená, že projektant se musí řídit v současnosti existujícím stavem znalostí o této problematice a nemůže tento zásadní problém ignorovat. – se zamítá
60. Není naplněna závazná podmínka 13 závazného potvrzujícího stanoviska EIA (podmínka 21 původního stanoviska EIA) „*Doložit příslušnému vodohospodářskému orgánu způsob zneškodnění splaškových vod v průběhu výstavby.*“. Toto musí být již projekčně a verifikačně doloženo v dokumentaci DÚR a zde to doloženo není. Řešení musí obsahovat doložení, že nebude mít negativní dopady na území, a to včetně území s mimořádně vzácným biotopem, tj. oblast Slaniska v trojúhelníku. Je nutné řešit i otázky záplavových stavů, neboť např. lokalita Slanisko v trojúhelníku je lokalitou závislou na proměnlivém zavlažení této lokality v jednotlivých letech. Vzhledem ke komplexnosti území v řešeném úseku, toto musí být doloženo detailní hydrologickou studií. – se zamítá
61. Není možné ignorovat podmínku 20 původního stanoviska EIA, která byla zcela neodůvodněně vypuštěna z potvrzujícího stanoviska EIA a která zní „*Zajistit souhlas příslušného vodohospodářského orgánu se snížením hladiny podzemních vod v zářezech stavby podélnou drenáží.*“. Dokumentace pro DÚR neobsahuje plnohodnotné řešení, které by dokládalo vliv na hladiny podzemních vod. Toto je nutné do DÚR doplnit a žadatel o územní rozhodnutí musí doložit souhlas vodohospodářského orgánu. – se zamítá
62. Schází vyjádření vodovodů a kanalizací k otázkám znečištění vod. – se zamítá
63. Není naplněna závazná podmínka 15 závazného potvrzujícího stanoviska EIA (podmínka 24 původního stanoviska EIA) „*Provést celoplošný monitoring stavů hladin a jakosti podzemní vody.*“. Monitoring se musí opírat o zjištění stavu před vydání územního rozhodnutí. Tento monitoring není ve spise doložen, musí se takto stát. Současný stav projektu je ignorováním závazné podmínky. Se zamítá
64. Není naplněna závazná podmínka 16 závazného potvrzujícího stanoviska EIA „*- dešťová voda z povrchu rychlostní silnice bude svedena do silniční kanalizace zaústěné do těsněných retenčních nádrží nebo DUN, - mělké příkopy v zářezech silnice a podél paty násypů navrhnout se zpevněným dnem, - dešťové vody z povrchu silnice a drenážní vody svádět odděleně.*“ je v rozporu se stavem znalostí z projektování dálnic. V tomto kontextu se poukazuje na stav znalostí, který je postupně aplikován na navazujícím úseku rakouské dálnice A5, kde nakládání s těmito znečištěnými vodami je doposud nedořešeným problémem, který je v současnosti dokonce předložen rakouskému Ústavnímu soudu. Tento problém je tedy nepochybně závažný a od doby vydání stanoviska EIA v roce 2006 uplynula tak dlouhá doba, že stanovisko EIA je v tomto aspektu nedostačující, což znamená, že projektant se musí řídit v současnosti existujícím stavem znalostí o této problematice a nemůže tento zásadní problém ignorovat. Toto musí být již projekčně a verifikačně doloženo v dokumentaci DÚR a zde to doloženo není. – se zamítá
65. Není naplněna závazná podmínka 18 závazného potvrzujícího stanoviska EIA (podmínka 29 původního stanoviska EIA) „*Provést opatření ve vztahu k blízkým využívaným domovním studním.*“. Současný stav projektu je ignorováním závazné podmínky. – se zamítá

66. Není naplněna závazná podmínka 19 závazného potvrzujícího stanoviska EIA (podmínka 33 původního stanoviska EIA) „*V dalších fázích přípravy stavby určit cílové plochy pro uložení ornice a zkulturnění schopného podorničí, které budou získány skrývkou v rámci zemních prací při výstavbě komunikace.*“ Umisťování takovýchto ploch musí proběhnout společně s posouzením vzniklých negativních vlivů již v územním řízení. Současný stav projektu je ignorováním závazné podmínky. – se zamítá
67. Není naplněna závazná podmínka 22 závazného potvrzujícího stanoviska EIA (podmínka 29 původního stanoviska EIA) „*Provést opatření ve vztahu k blízkým využívaným domovním studním.*“ Současný stav projektu je ignorováním závazné podmínky. – se zamítá
68. Není naplněna závazná podmínka 23 závazného potvrzujícího stanoviska EIA (podmínka 34 původního stanoviska EIA) „*Provést základní průzkum kontaminace orniční vrstvy v celé trase rychlostní komunikace ve vztahu k vyhlášce č.13/1994 Sb. Ministerstva životního prostředí, kterou se upravují některé podrobnosti ochrany zemědělského půdního fondu za účelem umožnění adekvátního rozhodnutí o jejich dalším využití.*“ Toto se musí opírat o zjištění stavu před vydáním územního rozhodnutí. Stávající stav kontaminace není ve spise doložen, musí se takto stát. Současný stav projektu je ignorováním závazné podmínky. – se zamítá
69. Není naplněna závazná podmínka 26 závazného potvrzujícího stanoviska EIA (podmínka 39 původního stanoviska EIA) „*Veškeré práce provádět po etapách, svahy odkrývat po částech a přikrývat štěrkovými přísypy. Ve vytipovaných lokalitách, kde je výskyt podzemní vody, je třeba při těžbě postupovat opatrně a v případě velkého výronu vody ve svahu zářezu vybudovat odvodňovací kamenná žebra.*“ Toto se musí opírat o zjištění stavu před vydáním územního rozhodnutí. Současný stav projektu je ignorováním závazné podmínky. – se zamítá
70. Není naplněna závazná podmínka 27 závazného potvrzujícího stanoviska EIA (podmínka 39 původního stanoviska EIA) „*Během výstavby i provozu rychlostní silnice R52 bude zajistit přístup na zemědělské pozemky (doporučuje se proto zpracování projektu pozemkových úprav tak, aby v důsledku realizace stavby nevznikaly neobhospodařovatelné nebo nepřístupné pozemky).*“ Toto musí být projednáváno již v územním řízení. Současný stav projektu je ignorováním závazné podmínky. – se zamítá
71. Není naplněna závazná podmínka 28 závazného potvrzujícího stanoviska EIA (podmínka 43 původního stanoviska EIA) „*V další fázi přípravy stavby provést geologický, hydrogeologický a geotechnický průzkum území, který jasně stanoví podmínky provádění stavby a provozu ve vztahu k ložiskům a zásobníkům zemního plynu.*“ Toto musí být projednáváno již v územním řízení. Současný stav projektu je ignorováním závazné podmínky. – se zamítá
72. Není naplněna závazná podmínka 30 závazného potvrzujícího stanoviska EIA (podmínka 47 původního stanoviska EIA) „*Po zaměření trasy a určení všech pozemků dotčených výstavbou a provozem R52 provést podrobný biologický průzkum (resp. biologické hodnocení, pokud bude přísl. orgánem požadováno) se zaměřením na výskyt zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů (i dle aktuální verze Červeného seznamu) a dalších chráněných částí přírody (Natura 2000, chráněných území a významných krajinných prvků). Navrhnout podmínky nakládání s těmito druhy (záchranný transfer, vytvoření náhradního stanoviště apod.) a vhodných technických řešení a opatření pro snížení či eliminaci negativních vlivů rychlostní silnice.*“ Provedený biologický průzkum není aktuální a dokonce ani nezahrnuje v minulosti provedená zjištění, např. pro oblast lokality Slanisko v trojúhelníku. Není doloženo, jak bude nakládáno s lokalitou Slanisko v trojúhelníku. Toto musí být projednáváno již v územním řízení. Současný stav projektu je ignorováním závazné podmínky. – se zamítá
73. Není naplněna závazná podmínka 31 závazného potvrzujícího stanoviska EIA (podmínka 48 původního stanoviska EIA) „*Po zaměření trasy a určení všech pozemků dotčených výstavbou a provozem R52 provést inventarizaci dřevin rostoucích mimo les na pozemcích*

*dotčených stavbou a provozem rychlostní silnice včetně opatření pro ochranu zachovávaných dřevin před poškozením.*“ Detailní inventarizace a návrhy opatření chránící dřeviny před poškozením absentují. Toto musí být projednáváno již v územním řízení. Současný stav projektu je ignorováním závazné podmínky. – se zamítá

74. Není naplněna závazná podmínka 32 závazného potvrzujícího stanoviska EIA (podmínka 49 původního stanoviska EIA) „*V dalších fázích přípravy stavby zpracovat migrační studii včetně návrhu potřebných podchodů a nadchodů na střetu s prvky územního systému ekologické stability (dále jen „ÚSES“), niveletu, podchody nadchody konečné varianty upravit dle požadavků této studie.*“ Toto musí být projednáváno již v územním řízení. Současný stav projektu je ignorováním závazné podmínky. – se zamítá

75. Koridor ZÚR JMK a poloha MÚK Mikulov-Jih byla v ZÚR JMK měněna. Není doložen soulad mezi ZÚR JMK a ÚP Mikulov. – se zamítá

76. V ptačí oblasti Pálava se vyskytují prioritní chráněné biotopy, které jsou chráněny společně s ptačí populací. Do těchto prioritních biotopů nelze zasahovat bez souhlasu Evropské komise. Tento souhlas není ve spise doložen.

Koridor pro záměr dálnice D52 Pohořelice – Mikulov je v rozporu s podmínkami ochrany území NATURA 2000 a toto je opomenuto i ve stanoviscích, která jsou ve spise. Např. v ptačí oblasti Pálava se nachází rovněž prioritní typy stanovišť ve smyslu § 45i odst. 10 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny (dále „ZOPK“). Dle Příloh k nařízení vlády č. 318/2013 Sb. a příslušných nařízení vlády vyhlášujících jednotlivé ptačí oblasti lze pro tuto lokalitu uvést: Ptačí oblast Pálava, vyhlášená nařízením vlády č. 682/2004 Sb. v níž se nachází mimo jiné stanoviště 91E0\* - Smíšené jasanovo-olšové lužní lesy temperátní a boreální Evropy (Alno-Padion, Alnion incanae, Salicion albae) a stanoviště 91G0\* - Panonské dubohabřiny. Jelikož se jedná o stanoviště označené symbolem „\*“, jde nepochybně o prioritní typy stanovišť.

Jakékoliv negativní vlivy (bez ohledu na jejich významnost) na prioritní typy stanovišť jsou regulovány speciální právní úpravou obsaženou v § 45i odst. 10 ZOPK.

Podle § 45i odst. 10 ZOPK platí, že jde-li o negativní vliv na lokalitu s prioritními typy stanovišť nebo prioritními druhy, lze záměr schválit jen z důvodů týkajících se veřejného zdraví, veřejné bezpečnosti nebo příznivých důsledků nesporného významu pro životní prostředí. Jiné naléhavé důvody převažujícího veřejného zájmu mohou být důvodem ke schválení jen v souladu se stanoviskem Komise. Ministerstvo životního prostředí v tom případě na základě dožádání příslušného orgánu požádá Komisi o stanovisko; ode dne odeslání žádosti o stanovisko do dne doručení stanoviska lhůty v příslušných řízeních neběží.

O tom, že se v případě prioritních typů stanovišť jedná o úpravu speciální, svědčí rovněž čl. 6 odst. 4 Směrnice Rady 92/43/EHS o ochraně přírodních stanovišť, volně žijících živočichů a planě rostoucích rostlin, jejíž transpozicí je § 45i a násl. ZOPK: „...*Jestliže se na dotyčné lokalitě vyskytují prioritní typy přírodních stanovišť a/nebo prioritní druhy, pak mohou být uplatněny pouze důvody související s ochranou lidského zdraví a veřejné bezpečnosti s nesporně příznivými důsledky mimořádného významu pro životní prostředí nebo jiné naléhavé důvody převažujícího veřejného zájmu podle stanoviska Komise.*“ Územní řízení je tedy nutné přerušit pro rozpor s ZOPK pro absenci souhlasu Evropské komise. – se zamítá

77. Ve vyjádření AOPK ze dne 31. 10. 2017, čj. 02338/JM/17, AOPK reaguje na námitku č. 9 Spolku VODA z Tetčic a uvádí, že stanoviska vydala k dokumentaci DÚR z 10/2015. Ve spise je však doloženo předání DÚR dnem 28. 4. 2016 a následně předání aktualizované DÚR dne 15. 12. 2016. Je takto doloženo, že všechna vyjádření AOPK nejsou platná, neboť byla vydána k jiné verzi DÚR než aktuální verzi. – se zamítá

78. V návaznosti na předchozí námitku se specificky namítá, že není platná ani výjimka z ust. § 26 ZOPK, podle kterého nelze na území CHKO stavět nové dálnice. Územní řízení tedy musí být opět přerušeno do doby, než bude žadatelem doložena platná výjimka

jednoznačně vztažená k té dokumentaci DÚR, která je poslední aktuální verzí ve spise. – se zamítá

79. Je zcela absurdní, když AOPK v reakci na námitku 9d spolku VODA z Tetčic ve svém vyjádření ze dne 31. 10. 2017, čj. 02338/JM/17 uvádí, že „Agentura poukazuje na skutečnost, že předložená žádost o vydání závazného stanoviska se týká pouze úseku km 34,550 - 38,445 stavby R5206.1 pro katastrální území Mikulov na Moravě. Podle názoru Agentury se nejedná o totožnou stavbu a stejný rozsah, který byl posuzován v roce 2008. Pokud by se jednalo o stejný rozsah a totožné řešení liniové stavby, pak je Agentura vázána právním názorem nadřízeného orgánu, kterým je MŽP.“ Stavba R5206.1 je z hlediska trasování D52 jednoznačnou podmnožinou stavby D52. Toto dokládá i označení na veřejné vyhlášce ze dne 31. 1. 2018, čj. MUMI18006081 vydané stavebním úřadem Mikulov, kde na první straně této vyhlášky je předmět řízení označen jako řízení reagující na žádost „žádost o vydání územního rozhodnutí o umístění stavby nazvané: „*Rychlostní silnice R52, stavba 5206 Perná - st. hranice ČR/Rakousko*““ a následně na str. 4 předmětné veřejné vyhlášky je uvedeno zúžení oproti předmětu řízení, a to na „*Rychlostní silnice R52, stavba 5206 Perná - st. hranice ČR/Rakousko*“ v úseku km 34,550 - 38,445“. AOPK tedy byla vázána právním názorem nadřízeného orgánu, kterým je MŽP a je zde doloženo pochybení AOPK. – se zamítá
80. Vzhledem k tomu, že územní řízení je řízení prováděné na základě žádosti žadatele, stavební úřad nedisponuje s předmětem žádosti, a tedy nebyl oprávněn bez žádosti žadatele předmět řízení zúžit z na str. 1 veřejné vyhlášky nadepsaného předmětu řízení „*Rychlostní silnice R52, stavba 5206 Perná - st. hranice ČR/Rakousko*“ na zúžený předmět řízení uvedený na str. 4, tj. na „*Rychlostní silnice R52, stavba 5206 Perná - st. hranice ČR/Rakousko*“ v úseku km 34,550 - 38,445“. Veřejná vyhláška je tedy vydána v rozporu s procesním postupem a řízení musí být zastaveno, resp. opakováno. – se zamítá
81. Namítáme, že AOPK ve svém vyjádření ze dne 31. 10. 2017, čj. 02338/JM/17 nesprávně reagovala na námitku č. 14 spolku VODA z Tetčic, kde je upozorňováno na chybné podkladové údaje týkající se predikované intenzity dopravy na D52. Skutečností je, že pro posouzení je nutno vycházet z predikované intenzity dopravy pro návrhové období nejméně 10 let (viz např. § 11 odst. 2 písm. b)) zákona č. 201/2012, o ochraně ovzduší, kde návrhovým obdobím se musí rozumět období 10 let po uvedení nové komunikace do provozu. Posuzování EIA se pro pozemní komunikace musí provádět pro období nejméně 20 let od uvedení komunikace do provozu. Ani jedné z těchto podmínek neodpovídají ani stanovisko EIA z roku 2005 ani údaje o intenzitách dopravy použité v jiných podkladových dokumentech ve spise. Proces EIA byl veden s tím, že zahájení realizace záměru bude v roce 2006 (viz str. 10 Oznámení EIA) a k dokončení realizace dojde v roce 2011. Na str. 13 Oznámení EIA je uvedeno, že „*Základními vstupními údaji pro prognózu emisí škodlivin do ovzduší v období běžného provozu jsou intenzity dopravy na uvažovaných variantách silnici R52. Intenzity byly převzaty ze studie "Dopravně inženýrské údaje" (ADIAS, spol. s r.o. Brno, 2002). Výchozí dopravní intenzity použité jako vstupy k výpočtu emisních charakteristik jsou uvedeny v následujícím přehledu*“. Údaje ze studie z roku 2002 jsou nepochybně k dnešnímu dni tak zastaralé, že je nelze vůbec považovat za relevantní a stejně tomu tak je s hodnotami predikovaných intenzit dopravy, na základě kterých bylo provedeno hodnocení EIA. Používat data o predikci intenzit dopravy pro rok 2015 (viz str. 14 Oznámení EIA) je k dnešnímu dni zcela absurdní, neb se zde nejenže se o žádnou predikci nejedná, ale rok 2015 je již několik let historií. V tomto kontextu napadáme fakt, že MŽP vydalo ke stanovisku EIA z roku 2015 potvrzující stanovisko dne 23. března 2016 pod č.j. 9817/ENV/16, tedy době, kdy stanovisko EIA z roku 2005 bylo již tak zastaralé, že nemohlo být vyhodnoceno jako stanovisko založené na nezměněných podmínkách v území. Je tedy nutné zajistit spolehlivé zjištění stavu pro dobu vedení řízení, tedy pro rok 2018 a zajistit věrohodnou predikci intenzit dopravy pro období v době 20 let po uvedení komunikace do provozu. Tedy je nutné opakovat jak řízení EIA, tak nově zpracovat rozptylovou a hlukovou studii v rámci dokumentace DÚR. – se zamítá

82. Namítáme, že AOPK ve svém vyjádření ze dne 31. 10. 2017, čj. 02338/JM/17 nesprávně reagovalo na námítky ostatních spolků i fyzické osoby, pana Pavla Serbajla, když na str. 2 a 3 ve svém vyjádření ze dne 31. 10. 2017, čj. 02338/JM/17 uvedlo pouze formulaci, že tyto námítky jsou „*směřovány především na zpracovanou hlukovou studii, na měření intenzity a hluku z dopravy, případně ke stanoveným rozptylovým podmínkám v okolí liniové stavby silnice R52*“. Toto nesplňuje požadavky na vyjádření, které k námítkám účastníků řízení má na výzvu stavebního úřadu podat dotčený orgán ochrany přírody a krajiny. Jak otázka hlučnosti, tak otázka znečištění ovzduší jsou kardinální aspekty pro ochranu oblastí NATURA 2000 – ptačích oblastí, tedy PO Pálava. Dotčený orgán byl tedy povinen věcně posoudit předmětné námítky a jen konstatovat, že tyto námítky byly podány a zůstat nečinný. Vyjádření AOPK ve svém vyjádření ze dne 31. 10. 2017, čj. 02338/JM/17 je tedy nutno odmítnout i z tohoto důvodu. – se zamítá
83. Vyjádření odboru dopravy Krajského úřadu JMK ze dne 1.11.2017 vydané pod č.j. JMK 151366/2017 lze pokládat za vyjádření, kde dotčený orgán nenaplnil požadavky na něj kladené a kde měl podat vyjádření ke všem otázkám z dopravní problematiky spadajícím do jeho působnosti. To dotčený orgán neučinil. – se zamítá
84. Namítáme věcně chybný postup dotčeného orgánu, Krajské hygienické stanice, ze dne 6. 11. 2017, čj. KHSJM 62405/2017/BV/HOK, kde je uvedeno: „*V době zpracování hlukové studie a v době vydání závazného stanoviska KHS JmK nebyly známy výsledky aktuálního sčítání dopravy z roku 2016. KHS JmK proto konstatuje, že v případě aktualizace závazného stanoviska KHS JmK bude požadována nová hluková studie, zpracovaná dle aktuálních údajů intenzit dopravy z roku 2016 (vycházejících z podkladů ŘSD ČR), včetně výhledových intenzit dopravy*“. KHS JmK vydala stanovisko pod čj. KHSJM 13501/2016/BV/HOK ze dne 23. 3. 2016, avšak k 6. 11. 2017 byly již zveřejněny výsledky celostátního sčítání dopravy, tedy nová informace, která musela být vzata v úvahu. KHS JmK měla tedy již k 6. 11. 2017 požadovat aktualizovanou hlukovou a rozptylovou studii. Tyto podklady měla KHS požadovat proto, že z úřední povinnosti se měla seznámit jak s podkladovými údaji pro existující hlukovou a rozptylovou studii, tak i s novými informacemi, které představovaly zveřejněné výsledky celostátního sčítání dopravy z roku 2016 zveřejněné v roce 2017. Pokud by to toto KHS učinila, bývala by musela zjistit tak závažné nedostatky podkladových informací, že by bývala musela např. hlukovou studii zcela odmítnout. Jak je uvedeno ve vyjádření KHS ze dne 15. 01. 2018, č. j. KHSJM 02118/2018/BV/HOK, dne 20.12.2017 byla Krajské hygienické stanici Jihomoravského kraje se sídlem v Brně (dále jen „KHS JmK“) doručena reakce zplnomocněného zástupce stavebníka společnosti PK OSSENDORF s.r.o., Tomešova 503/1, Brno, na vyjádření KHS JmK k podaným námítkám ve věci územního řízení stavby „Mikulov, Rychlostní silnice R52, stavba 5206 Perná - státní hranice ČR/Rakousko, I. etapa (úsek km 34,550 - 38,445) na pozemcích v k.ú. Mikulov na Moravě. V tomto vyjádření KHS zcela chybně konstatuje, že nadále zůstává v platnosti závazné stanovisko KHS JmK ze dne 23. 03. 2016 pod č. j. KHSJM 13501/2016/BV/HOK a to proto, že i na základě vyjádření od PK Ossendorf nedošlo k zásadní změně v dopadech na okolí, resp. případné navýšení hlukové zátěže. S tímto postupem nelze souhlasit z řady důvodů, a to včetně toho, že jak vyplývá z předmětného vyjádření PK Ossendorf podkladové informace pro hlukovou studii nebyly v pořádku. Už v příloze č. 3 k předmětnému vyjádření PK Ossendorf je doloženo sebepřiznání PK Ossendorf, že podkladové informace o intenzitách byly nedostatečné: „*Hodnoty ročních průměrných denních intenzit (RPDI) na I. etapě 052 (obchvatu Mikulova) pro výhledový rok zprovoznění 2020 byly odvozeny pomocí dopravního modelu Jihomoravského kraje z roku 2014. Tento model byl vytvořen pomocí údajů uvedených v celostátním sčítání dopravy (CSD) v roce 2010, případně na základě údajů z automatických sčítačů z let 2011 a 2012, poskytnutých ŘSD ČR. Model stávajícího stavu (RPDI 2010) byl rovněž výstupem z modelu JMK z roku 2014, zpracovaného na základě výsledků CSD 2010 a rozborů výsledků z ASD u Bavor a Mikulova (přechod). Model stávající sítě 2010 byl dokladován v dokumentaci „Model silniční dopravy pro síť*

*Jihomoravského kraje", příloha 1.1a 1.2 (zpracovatel HBH projekt spol. s.r.o., 2014, objednatel JMK), jednalo se o podklady k ZÚR JMK.*“ Nejen tedy schází údaje o sčítání dopravy z roku 2016, které přinesly důkazy o velmi významných změnách v intenzitách dopravy (až na 220 % - viz podrobněji níže), ale i odkaz na dopravní model JMK je odkazem chybným, neboť tento model je zatížen zásadními chybami, jak to ostatně dokládá i jeho porovnání se sčítáním dopravy v roce 2016. Predikce opírající se o tento dopravní model použitý pro ZÚR jsou tedy zásadním způsobem chybné a bylo nevyhnutelné zpracovat aktualizované stanovisko KHS, což se doposud nestalo.

Je-li řízení vedeno na základě dopravního modelu JMK, pak tento model musí být vložen do spisu k územnímu řízení. Lze poukázat na kartogramy dopravy, které jsou grafickými přílohami studie „*Model silniční dopravy pro síť Jihomoravského kraje*“ (HBH Projekt spol. s r.o., 06/2014) a zobrazují tzv. „stávající stav“ (zde stav z roku 2013) se silnicí I. třídy I/52 a „plánovaný stav“ pro rok 2035 s doplněnou dálnicí D52. U Drasenhofenu byla v roce 2013 intenzita dopravy 8.4/2.0 tj. 8,4 tisíc vozidel denně (z toho 2 tisíce tzv. „těžkých motorových vozidel“). Pro rok 2035 se předpokládá stav intenzit dopravy s přenásobkem koeficienty dle TP 225, na intenzitu dopravy 11.2/2.4 a 1.1/0.1.

Studie není transparentní v tom, jak byly intenzity 11.2/2.4 a 1.1/0.1 a tedy celková intenzita dopravy 12,3 tisíc vozidel denně (z toho 2,5 tisíc těžkých motorových vozidel) pro rok 2035 vypočteny, resp. získány. Pochybnosti o správnosti predikce pro rok 2035 pro klíčovou složku dopravního proudu nejvíce zatěžující životní prostředí, tj. pro těžká motorová vozidla, lze doložit i nejnovějšími informacemi o sčítání dopravy v ČR z roku 2016,6 kde pro sčítací úsek 6-2190 (státní hranice ČR – Rakousko – vyústění silnice I/40 do I/52) je uvedena intenzita dopravy v kategorii TV (těžká motorová vozidla celkem) 3195 vozidel denně.

Znamená to, že oficiální sčítání dopravy pro rok 2016 zde zjistilo o 28% více vozidel těžké nákladní dopravy než model dopravy pro ZÚR JMK předpovídá pro dobu za prakticky 20 let, na léta 2035+. Hluková studie založená na tak chybném dopravním modelu je naprosto nepoužitelná a musí být odmítnuta stavebním úřadem, což však současně znamená, že existující stanovisko KHS je nepoužitelné pro řízení, neboť není založeno ve smyslu správního řádu na spolehlivě zjištěném stavu věci. Po vypracování nové hlukové studie musí pak KSH tuto studii posoudit a následně musí vydat nové stanovisko. – se zamítá

- 85.** Výše uvedené je klíčové zejména pro hraniční bod Mikulov/Drasenhofen proto, neboť dálková tranzitní doprava, která zde překročí hranici při spojitěm koridoru D52 od hranice do Brna, nemá jinou možnost než tímto koridorem vjet do Brna, a tedy vést nejen v prostoru Mikulova, ale i v prostoru Brna k významným negativním vlivům. Intenzita dopravy z Rakouska, která za konfigurace páteřní silniční sítě dle ZÚR JMK má být vedena koridorem D52, již v současné době velmi významně narůstá. To dokládá i nedávno zveřejněné celostátní sčítání dopravy z roku 2016 v porovnání s celostátním sčítáním dopravy z roku 2010. V roce 2010 bylo na sčítacím úseku 6-2190 zakončeném na hraničním přechodu Mikulov / Drasenhofen dokumentováno 1430 vozidel v kategorii TV (tzv. „těžká motorová vozidla celkem“). V roce 2016 bylo v téže kategorii TV na témže sčítacím úseku dokumentováno 3195 nákladních vozidel. Došlo tedy k nárůstu těžké nákladní dopravy na více než 220 %. Tento dramatický nárůst intenzity dopravy není v podkladech k územnímu řízení doložen, což opět dokládá porušení základního principu dobré státní správy dle §§ 2 – 8 správního řádu a diktuje nutnost vypracování nové hlukové studie a vydání nového stanoviska KHS. – se zamítá

- 86.** Lze dodat, že předmětné vyjádření PK Ossendorf, které se pokouší zamezit vypracování nové hlukové studie realisticky reagující na stav v území je zatíženo i dalšími závažnými vadami. V příloze č. 3 tohoto vyjádření, která má zjevně budít dojem, že stará data z doby před sčítání dopravy z roku 2016 vedou ke srovnatelným výsledkům, jako nová data z roku 2016 je uvedeno, že množství těžkých vozidel v roce 2020 na hraničním přechodu bude 2777 denně. Jak je však již uvedeno výše, již v roce 2016 bylo v kategorii TV zde

- dokumentováno 3195 nákladních vozidel, tedy významně více než uvádí predikce PK OSSENDORF pro dobu za řadu let. – se zamítá
87. Závazné stanovisko MŽP k ověření změn záměru ze dne 05. 01. 2017, čj. MZP/2017/710/3057, bylo vydáno (jak je uvedeno na str. 5 stanoviska) na základě Dokumentace pro územní řízení (Ředitelství silnic a dálnic ČR, závod Brno, Ing. Vít Tachovský, říjen 2015). Je neoddiskutovatelné, že pokud ve spise je jiná DÚR než DÚR z 10/2015, pak stanovisko MŽP je nepoužitelné. Ve spise je však doloženo předání DÚR dnem 28. 4. 2016 a následně předání aktualizované DÚR dne 15. 12. 2016. Závazné stanovisko MŽP k ověření změn záměru ze dne 05. 01. 2017, čj. MZP/2017/710/3057 je tedy nepoužitelné. – se zamítá
88. MŽP zaslalo vyjádření ze dne 29. 11. 2017, čj. MZP/2017/710/2085. V tomto vyjádření se MŽP mělo vyjádřit ke všem námitkám, které byly při řízení vedeném podle vyhlášky stavebního úřadu čj. MUMI 17023595 datované 26. 6. 2017. MŽP si svoji povinnost nesplnilo, neb se zaměřilo jen na několik vybraných námitek. Bez vyjádření MŽP nemůže stavební úřad ostatní námitky spadající do kompetence MŽP vypořádat. – se zamítá
89. MŽP nesouhlasilo s námitkou spolku VODA z Tetčic, který poukázal na to, že existují dvě části záměru, které měly být a nebyly posouzeny společně se záměrem R52 Pohořelice – Mikulov – Rakousko. Jednalo se o záměry „Dvě aktivní varianty velké oboustranné odpočívky na rychlostní silnici R52 v úseku Pohořelice - Perná" (předmětem záměru je vybudování velké oboustranné odpočívky na rychlostní silnici R52 v úseku Pohořelice - Perná včetně parkovacích stání pro nákladní a osobní automobily, dále výstavba čerpací stanice pohonných hmot a motorestu) a záměr „Rychlostní silnice R52, stavba 5204 Pohořelice - Ivaň, SSÚRS" (předmětem záměru je vybudování střediska správy a údržby rychlostní silnice R52 Pohořelice, jehož součástí je také areál dálničního oddělení Policie a dopravní napojení celé ho areálu). MŽP označilo tyto záměry za samostatné. S tím nelze souhlasit, protože oba tyto dílčí záměry jsou věcně nedílnou součástí D52, a to proto, že oba tyto dílčí záměry jsou povinnou součástí plánování dálničních komunikací. Na dálnicích musí být na základě rezortních předpisů MD v daných intervalech odpočívky pro těžkou nákladní dopravu, tak i objekty pro zajištění bezpečnosti na dálnici a řešení nehod. Kdyby tomu tak nebylo, nemohlo by například být realizované zastavování dálkové tranzitní kamionové dopravy v určitých časových intervalech, např. o weekendech, což v ČR prosadilo právě MŽP. MŽP tedy nemůže popírat, že odpočívky jsou povinnou součástí realizace každé nové dálniční komunikace. – se zamítá
90. Nelze ani přijmout tvrzení MŽP, že zde se uplatní formulace, že „V dlouhodobém záměru se jeho jednotlivé etapy posuzují samostatně a v kontextu vlivů záměru jako celku.“ Naopak, jak MŽP již dobře ví, je zakázáno aplikovat tzv. salámovou metodu při posuzování EIA – viz rozsudek soudu k posuzování stavby IV pro obchvat Znojma, kde soud v návaznosti na rozsudky evropských soudů označil postup JMK a MŽP za nesprávný a zrušil vydaná stanoviska – závěry zjišťovacího řízení. – se zamítá
91. MŽP odmítl námitku č. 22 Spolku za čisté a klidné Modřice, z.s., která namítala „Není řádně nakládáno s lokalitou Slanisko v trojúhelníku. Tato lokalita nebyla zahrnuta do posuzování EIA. Celé posouzení musí být opakováno se zahrnutím do této lokality“. Vyjádření MŽP výlučně odkazující na legislativu k tématu NATURA 2000 nemůže být plným vyjádřením na tuto námitku. Je totiž nepochybné, že biotopy na předmětné lokalitě jsou mimořádně cenné a jako takové musí být posuzovány i bez zahrnutí samotné lokality do systému lokalit NATURA 2000. – se zamítá
92. MŽP také odmítl námitku spolku VODA z Tetčic, který namítal výrazný zásah do lokality Slanisko v trojúhelníku. Tento významný zásah je neoddiskutovatelný, což je doloženo jak částečnou likvidací této lokality realizací záměru D52, tak zásadním zhoršením podmínek pro tuto lokalitu tím, že část této lokality by se dostala do téměř úplného srážkového stínu umístěním rozsáhlé silniční estakády přímo nad oblas výskytu ohrožených druhů. Postup MŽP byl tedy chybný. – se zamítá



93. MŽP odmítlo námitky spolku VODA z Tetčic o vadách při výběru variant a při posuzování SEA. MŽP uvedlo, že „*případná zákonnost jednoho [stanoviska] nemůže podmiňovat zákonnost druhého stanoviska*“. To je ne úplně relevantní formulace. Je totiž nepochybné, že „*nezákonnost jednoho [stanoviska] může vyvolat nezákonnost druhého stanoviska*“, a to stejně jako absence určitého hierarchicky vázaného stanoviska nebo vydávání stanovisek v odlišném pořadí. Faktem je, že obsah ZÚR JMK, kde bylo prováděno hodnocení SEA vytýčil koridor D52 a na něm umístěné MÚK jinak, než to bylo v době řízení EIA. Totéž je pravdou pro vedení / vymezení doprovodné komunikace. Lze souhlasit s MŽP, že provádění SEA po EIA může být spojeno s riziky a tento postup „*postup není považován za žádoucí z důvodu absence hodnocení zmiňovaných širších vazeb v území a dalších hledisek, které by měly v průběhu u procesu SEA poukázat na to, zda se bude jednat při pořizování územně plánovací dokumentace o potenciální problémové plochy a koridory v rámci posouzení vlivů na životní prostředí, veřejné zdraví a případně i na lokality soustavy Natura 2000*“. Namítáme, že v předmětné věci záměru D52 došlo k pochybením chybným pořadím provádění SEA a EIA, a to kromě již výše uvedených pochybení také k tomu, že výběr variant prováděný v SEA a odlišný od úvah v EIA nebyl v souladu se směrnicí o ochraně typu NATURA 2000. Odkazujeme tímto i na fakt, že v ptačí oblasti Pálava se vyskytují prioritní chráněné biotopy, které jsou chráněny společně s ptačí populací. Do těchto prioritních biotopů nelze zasahovat bez souhlasu Evropské komise. Tento souhlas není ve spise doložen.

Koridor pro záměr dálnice D52 Pohořelice – Mikulov je v rozporu s podmínkami ochrany území NATURA 2000 a toto je opomenuto i ve stanoviscích, která jsou ve spise. Např. v ptačí oblasti Pálava se nachází rovněž prioritní typy stanovišť ve smyslu § 45i odst. 10 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny (dále „ZOPK“). Dle Příloh k nařízení vlády č. 318/2013 Sb. a příslušných nařízení vlády vyhlášujících jednotlivé ptačí oblasti lze pro tuto lokalitu uvést: Ptačí oblast Pálava, vyhlášená nařízením vlády č. 682/2004 Sb. v níž se nachází mimo jiné stanoviště 91E0\* - Smíšené jasanovo-olšové lužní lesy temperátní a boreální Evropy (Alno-Padion, Alnion incanae, Salicion albae) a stanoviště 91G0\* - Panonské dubohabřiny. Jelikož se jedná o stanoviště označené symbolem „\*“, jde nepochybně o prioritní typy stanovišť.

Jakékoliv negativní vlivy (bez ohledu na jejich významnost) na prioritní typy stanovišť jsou regulovány speciální právní úpravou obsaženou v § 45i odst. 10 ZOPK.

Podle § 45i odst. 10 ZOPK platí, že jde-li o negativní vliv na lokalitu s prioritními typy stanovišť nebo prioritními druhy, lze záměr schválit jen z důvodů týkajících se veřejného zdraví, veřejné bezpečnosti nebo příznivých důsledků nesporného významu pro životní prostředí. Jiné naléhavé důvody převažujícího veřejného zájmu mohou být důvodem ke schválení jen v souladu se stanoviskem Komise. Ministerstvo životního prostředí v tom případě na základě dožádání příslušného orgánu požádá Komisi o stanovisko; ode dne odeslání žádosti o stanovisko do dne doručení stanoviska lhůty v příslušných řízeních neběží.

O tom, že se v případě prioritních typů stanovišť jedná o úpravu speciální, svědčí rovněž čl. 6 odst. 4 Směrnice Rady 92/43/EHS o ochraně přírodních stanovišť, volně žijících živočichů a planě rostoucích rostlin, jejíž transpozicí je § 45i a násl. ZOPK: „...*Jestliže se na dotyčné lokalitě vyskytují prioritní typy přírodních stanovišť a/nebo prioritní druhy, pak mohou být uplatněny pouze důvody související s ochranou lidského zdraví a veřejné bezpečnosti s nesporně příznivými důsledky mimořádného významu pro životní prostředí nebo jiné naléhavé důvody převažujícího veřejného zájmu podle stanoviska Komise.*“

Územní řízení je tedy nutné přerušit pro rozpor s ZOPK pro absenci souhlasu Evropské komise.

Toto je i fatálním pochybením vyvolaným situací, že MŽP toleruje provádění EIA přes SEA – se zamítá.

94. Nelze souhlasit s vyjádřením MŽP k námitkám „...*Povolující orgán musí velmi důkladně zkoumat, zda jím umístěvaná stavba R5206.1 specifikovaná dokumentací datovanou*

10/2015 přesně souhlasí s variantou 1 x, pro kterou bylo vydáno Stanovisko EIA v roce 2005 . ... " (Voda z Tetčic- námitka č. 13) a „... záměr předložený do územního řízení není totožný se záměrem posuzovaným v EIA (námitka č. 9 - Serbajlo Pavel, námitka č. 17 - Spolek za Čisté a klidné Modřice)“. MŽP je tím orgánem, který by měl na tuto námitku dát jasnou odpověď. MŽP však neprávě přesunulo řešení této otázky na stavební úřad. Stavení úřad je zde od toho aby zjišťoval soulad záměru s územně plánovací dokumentací. To, zda je záměr D52 ve formě jak byl žadatelem předložen plně souladný se záměrem posuzovaným v EIA je povinností MŽP. To však své povinnosti nedostalo, protože si MŽP mohlo např. vyžádat dokument, kde se tento soulad, resp. nesoulad úředně dokládá, a to přímo předkladatelem záměru, firmou PK Ossendorf v materiálu předkládaném Centrální komisi Ministerstva dopravy. – se zamítá

Dále byly dne 28. 02. 2018 pod č. j. MUMI 18010401 podány námitky účastníka řízení – Spolku „Spolek NEBOJSA“, IČ: 26644479, Bavorsy 12, 692 01 Bavorsy:

#### Námitka:

1. Veřejná vyhláška je zcela zmatečná, neboť řízení je v nadpise označeno jako řízení o umístění stavby: „Rychlostní silnice R52, stavba 5206 Perná – st. Hranice ČR/Rakousko“ a přitom se o toto územní řízení věcně nejedná. Toto označení se objevuje dále na str. 7, kde se uvádí, že (Stavební úřad příslušný k vedení navazujícího řízení v souladu s § 9b odst. 1 písm. A) zákona o posuzování vlivů na životní prostředí spolu s oznámením o zahájení řízení zveřejňuje postupem podle § 25 správního řádu žádost o územní rozhodnutí o umístění stavby s názvem „Rychlostní silnice R52, stavba 5206 Perná – st. Hranice ČR/Rakousko“ v úseku km 34,550 – 38,445, kterou dne 25. 02. 2010 podalo Ředitelství silnic a dálnic ČR...“ Podle formulace utopené v textu (na str. 8), která zná „Předmětem rozhodnutí, které má být v navazujícím řízení vydáno, je územní rozhodnutí o umístění stavby s názvem „Rychlostní silnice R52, stavba 5206 Perná – st. Hranice ČR/Rakousko“ v úseku km 34,550 – 38,445“ má být vydáno územní rozhodnutí pouze pro necelé 4 km výše identifikovaného záměru. Evidentně se tedy jedná o zúžení předmětu žádosti o územní rozhodnutí. Tento fakt musí však být jednoznačně ve vyhlášce uveden a předmět zúžené žádosti musí být jednoznačně reflektován jak v označení procesu v nadpise veřejné vyhlášky, tak s nám musí korespondovat celý obsah vyhlášky a celá předložená dokumentace pro územní řízení. Pokud žadatel má zájem o pokračování v územním řízení, pak správní úřad musí zveřejnit novou veřejnou vyhlášku. – se zamítá
2. Veřejná vyhláška je zcela zmatečná, neboť byla na úřední desce Města Mikulov připojena grafická příloha, která je nečitelná. Pokud žadatel má zájem o pokračování v územním řízení, pak správní úřad musí zveřejnit novou veřejnou vyhlášku se správnou přílohou. – se zamítá
3. Tím, že veřejná vyhláška je věcně chybná, nemohla být ani naplněna zákonem daná podmínka o povinnosti dle ust. § 87 odst. 2 stavebního zákona zveřejnit informace o jeho záměru a o tom, že podal žádost o vydání územního rozhodnutí, byla bezodkladně poté, co bylo oznámeno zahájení územního řízení a nařízeno veřejné ústní jednání, vyvěšena na místě určeném stavebním úřadem v oznámení. – se zamítá
4. Seznam účastníků řízení je chybný. Podle ust. § 30 odst. 1 zákona č. 13/1997 Sb. o pozemních komunikacích, „K ochraně dálnice, silnice a místní komunikace I. nebo II. třídy a provozu na nich mimo souvisle zastavěné území obcí slouží silniční ochranná pásma. Silniční ochranné pásmo pro nově budovanou nebo rekonstruovanou dálnici, silnici a místní komunikaci I. nebo II. třídy vzniká na základě rozhodnutí o umístění stavby“. Podle ust. § 30 odst. 2 písm. a) „Silničním ochranným pásmem se pro účely tohoto zákona rozumí prostor ohraničený svislými plochami vedenými do výšky 50 m a ve vzdálenost ... a) 100 m od osy přilehlého jízdního pásu dálnice anebo od osy větve její křižovatky s jinou pozemní komunikací; pokud by takto určené pásmo nezahrnovalo celou plochu odpočívky, tvoří hranici pásma hranice silničního pozemku“. Tímto ustanovením zákona se

umístování silnic odlišuje od obecných ustanovení o územním řízení pro jiné typy staveb, V předmětném ochranném pásmu jsou stanoveny povinnosti a práva pro vlastníky zde se nacházejících pozemků a jejich částí. Bylo tedy povinností stavebního úřadu do výčtu účastníků řízení uvést všechny majitelé pozemků ve vznikajícím ochranném pásmu a do oznámení o územním řízení všechny tyto pozemky jmenovitě vyjmenovat. To se nestalo, čímž došlo k závažnému pochybení ze strany stavebního úřadu. Řízení je tedy nutné opakovat. Navíc lze upozornit, že opomenutí majitelé pozemků jsou opomenutými účastníky řízení a jejich práva existují a mohou je uplatnit za splnění zákonných podmínek kdykoliv v průběhu řízení i po jeho skončení. – se zamítá

5. Vzhledem k tomu, že žadatel o územní rozhodnutí zúžil předmět své žádosti na úsek necelých 4 km, pak v předmětné vyhlášce měly být uvedeny jen ty pozemky, které se týkají pouze umístění zúženého záměru a žádné jiné. – se zamítá
6. Veřejná vyhláška i dokumentace pro územní rozhodnutí jsou zcela chybné, neb zatajují skutečný věcný účel dané komunikace. Tato komunikace nemá být běžnou dálniční stavbou, ale má se stát součástí tzv. tzv. transevropského Baltsko-jaderského KORIDORU v rámci celoevropské silniční sítě TEN-T. Těchto transevropských KORIDORŮ je dle evropské legislativy v EU pouze 9. Tyto koridory jsou navrženy pro dálkovou transevropskou dopravu, tedy i pro těžkou nákladní (kamionovou) dopravu. Není přípustné, aby toto bylo v řízení zamlčeno a aby dokumentace pro územní řízení s tímto faktem explicitně nepočítala. Územní rozhodnutí nelze vydat. – se zamítá
7. Namítáme, že upravené dokumentace pro územní řízení v poslední verzi, podle které má být rozhodováno, nebyla předložena dotčeným orgánům k vyjádření, stanoviskům a rozhodnutím. Tedy jejich vyjádření, stanoviska a rozhodnutí založená ve spise nejsou použitelné pro vydání územního rozhodnutí. – se zamítá
8. Namítáme, že i označení dokumentů a výkresové dokumentace je chybné, neb dokumenty obsahově změněné nejsou označeny datem, kdy změna proběhla. Takovéto dokumenty nejsou způsobilé být podkladem pro správní řízení. – se zamítá
9. Namítáme, že v rámci územního řízení byla nesprávně posouzena otázka hlučnosti. Součástí dokumentace pro územní řízení je Hluková studie z roku 2014, která vychází z nesprávných vstupních údajů, a tedy zcela chybně hodnotí hlučnost po uvedení D52 do provozu. Hluková studie vychází pouze z odhadu intenzity dopravy pro rok 2020, což je naprosto nedostatečné. Na tento problém upozornilo projektanty (firmu PK OSSENDORF) i Ministerstvo životního prostředí (MŽP) ve výzvě datované 19. 7. 2016 a vydané pod čj. 1594/560/16. Kopii této výzvy z MŽP obdržel i Městský úřad Mikulov, tedy správní orgán, který vede předmětné řízení. Správní orgán nemůže tedy ignorovat tento podklad z MŽP. Tuto výzvu z MŽP, kterou správní úřad již vlastní, tímto činíme nedílnou součástí naší námítky a požadujeme, aby správní úřad námítky MŽP vypořádal, a to ne opakováním formulací z minulosti, ale se zahrnutím níže uvedených informací o intenzitách dopravy. Oprávněnost této výzvy MŽP a dokonce i rozpor předpokládaných intenzit dopravy s existující realitou potvrdily i výsledky oficiálního sčítání dopravy provedeného Ředitelstvím silnic a dálnic v roce 2016 a publikovaného v roce 2017 na WEBu ŘSD (viz <http://scitani2016.rsd.cz/> ). Podle podkladových modelových intenzit pro hlukovou studii je na hraničním přechodu Mikulov/Drasenhofen předpokládáno pro rok 2020 celkem 10.8 tis. vozidel denně, z toho 2.2 tisíce těžkých motorových vozidel. Dle publikovaných výsledků sčítání dopravy v ČR z roku 2016, kde pro sčítací úsek 6-2190 (státní hranice ČR–Rakousko – vyústění silnice I/40 do I/52) je uvedena intenzita dopravy v kategorii TV (těžká motorová vozidla celkem) 3195 vozidel denně. Znamená to, že sčítání dopravy pro rok 2016 zde zjistilo o 45%, tedy prakticky o polovinu, více vozidel těžké nákladní dopravy než model použitý pro hlukovou studii. Hluková studie je tedy zcela chybná a nelze ji akceptovat. Územní rozhodnutí nelze vydat. Lze rovněž odkázat na již před více než deseti lety publikované očekávané intenzity dopravy. Již v roce 2003 bylo v Dokumentaci posuzování vlivů na životní prostředí (tzv. EIA) pro R52 konstatováno, že pro navrhovanou variantu 1x rychlostní silnice R52 (tj.

dnešní trasování přes správní území Mikulova) v úseku Mikulov – hranice s Rakouskem se pro rok 2020 očekává celková intenzita dopravy na R52 ve výši 18726 vozidel denně. Tato hodnota byla založena na předpokladu dokončení rakouské dálnice A5, což sice zatím nenastalo, ale v úseku od jihu po obec Schrick je A5 v provozu. Toto, i po jen orientačním přepočtu oficiálními koeficienty Ministerstva dopravy (technický předpis TP 225), odpovídá cca 24,7 tis. vozidel denně v roce 2035. Tento údaj je více než dvojnásobný oproti údaji použitému v hlukové studii a odpovídá takovému nárůstu hlučnosti, že ani navržená protihluková opatření v dokumentaci pro územní rozhodnutí nevedou k zákonem požadovanému dodržení limitu hlučnosti, tedy je zde jasný rozpor se zákonem a územní rozhodnutí nelze vydat.

Výše uvedené dokládá oprávněnost požadavku MŽP, že nelze za základ pro hlukovou studii brát v úvahu predikci pro rok 2020. Je nepochybně nutné v úvahu brát stav saturace na komunikaci daný nejvyšší očekávanou intenzitou dopravy v době životnosti komunikace – viz také tzv. kapacita komunikace definovaná v normě ČSN 73 6101 pro tzv. úroveň dopravy (UKD) stupně C.

Dále lze odkázat i na rakouské dokumenty pro proces EIA pro dálnici A5 v úseku Poysbrunn – Drasenhofen – hranice s ČR v řízeních, jichž se Česká republika a její občané účastnili. Tyto dokumenty z roku 2013 uvádějí pro výstavbu A5 k hranici s ČR modelovou predikci pro rok 2030, podle níž „Doprava na hranicích s Českou republikou činí na A5 kolem 21 900 vozidel/24 hod“. Po přepočtu koeficienty dle TP 225 pro srovnatelný stav roku 2035 to znamená cca 23,5 tis. vozidel denně.

Procesy EIA tedy zcela konsistentně po více než 10 let uvádějí více než dvojnásobnou intenzitu dopravy na hranici s ČR u Mikulova než je intenzita, která vstoupila jako podklad hlukové studie. Absolutní hodnota rozdílu mezi údaji z procesů EIA, jak českých, tak rakouských (tj. 23,5 tis. až 24,7 tis. vozidel denně), oproti predikci v dopravním modelu pro územní rozhodnutí je tedy cca 13,3 – 14,5 tis. vozidel denně, což představuje velmi významné podhodnocení pro intenzity dopravy se všemi dopady na posuzování negativních vlivů dálnice D52 v této oblasti. – se zamítá

10. K otázce překročení zákonných limitů hlučnosti poukážeme na nesprávný postup správního úřadu, ke kterému došlo při vydání územního rozhodnutí pro rychlostní silnici R52, úsek R5206, v roce 2010, kde správní úřad ignoroval doložené možné překročení hlučnosti a uvedl, že „po stavební realizaci záměru - na základě naměření normově nadlimitního hluku v průběhu předčasného užívání (zkušebního provozu) nadlimitní hluk eliminován umístěním a vybudováním prvků individuální protihlukové ochrany“. Toto nelze přijmout, neb při schvalování záměru je nutno postupovat tak, aby již na úrovni projektu bylo prokazatelně zajištěno, že k překračování limitu nedojde. Toto není v předložené dokumentaci pro územní rozhodnutí zajištěno (Hluková studie je dokonce zcela chybná). – se zamítá
11. Nelze souhlasit se změnami stanovisek dotčených orgánů. Zásadní podmínkou zákonnosti v postupech dotčených orgánů státní správy je povinnost dodržovat kontinuitu rozhodování, tedy neměnit stanoviska bez řádného odůvodnění. Lze poukázat na text na str. 144 vydaného územního rozhodnutí v roce 2010 (a následně zrušeného krajským úřadem JMK), kde se upozorňuje, že „Z hlediska vlivu na zdraví obyvatel lze záměr vyhodnotit kladně, zasažení obyvatel hlukem a emisemi nepřekročí povolené hygienické limity s výjimkou nemovitostí domůč. p. 1204. 1205, 1206 v katastrálním území Mikulov na Moravě, umístěných mimo trvalý zábor záměru stavby podle dokumentace záměru žadatele, kde bude po stavební realizaci záměru - na základě naměření normově nadlimitního hluku v průběhu předčasného užívání (zkušebního provozu) nadlimitní hluk eliminován umístěním a vybudováním prvků individuální protihlukové ochrany, jelikož závazného stanoviska AOPK Správy chráněné krajinné oblasti Pálava zn. 00878/PA/2008/AOPK ze dne 28.07.2008, vydanému k dokumentaci záměru žadatele, nelze v daném území řešit umístění protihlukové stěny z důvodů ochrany životního prostředí z hlediska krajinného rázu, případně žadatelem učiněno jiné opatření v souladu s

- podmínkou č.28 výroku tohoto rozhodnutí.“ Správní orgán je tedy povinen vypořádat rozpor mezi postupem z roku 2010 a podklady pro současné územní řízení. – se zamítá
- 12.** Namítám, že v rámci územního řízení byla nesprávně posouzena otázka znečištění ovzduší. Součástí dokumentace pro územní řízení je Rozptylová studie z roku 2014, která vychází z nesprávných vstupních údajů, predikovaných intenzit dopravy, a tedy zcela chybně hodnotí hlučnost po uvedení D52 do provozu. Doložení chybných vstupních údajů je uvedeno výše v námitce k Hlukové studii. Rozptylová studie navíc přiznává, že k překračování zákonných limitů prašnosti již došlo. Např. na str. 8 Rozptylové studie je uvedeno, že „36. nejvyšší denní hodnota PM10 se v zájmovém území pohybuje od 41  $\mu\text{g.m}^{-3}$  v prostoru Pavlovských vrchů přes 45,6 ve volné zemědělské krajině po 52,3  $\mu\text{g.m}^{-3}$  ve vazbě na město Mikulov.“ Zákonný limit pro tzv. 36. nejvyšší denní hodnotu polévatého prachu frakce PM10 je 50  $\mu\text{g.m}^{-3}$ . Navíc lze doložit, že v letech se zhoršenými rozptylovými podmínkami (a ty pro tyto roky platí zákonné limity a ne jen pro léta s dobrými rozptylovými podmínkami) k překročení předmětného zákonného limitu prašnosti již v minulosti došlo (viz oficiální údaje publikované Českým hydrometeorologickým ústavem (ČHMÚ) na [www.chmi.cz](http://www.chmi.cz), doloženo překročení minimálně ve třech letech), a tedy je nepochybné, že zatížení území bylo nadlimitní i bez zavlečení transevropského Baltsko-jaderského silničního koridoru do oblasti Mikulova a tím spíše by k němu docházelo po jeho zprovoznění a plném zatížení těžkou dálkovou (kamionovou dopravou). Územní rozhodnutí tedy nelze vydat. – se zamítá
- 13.** K výše uvedené námitce doplňujeme, že naprosto nelze souhlasit s tvrzením na straně 11 Rozptylové studie, že „cca 70 m od osy silnice I/52 koncentrace klesá na 6  $\mu\text{g.m}^{-3}$  (3% imisního limitu)“. Vzhledem k tomu, že podle zákona je „imisní limit 50  $\mu\text{g.m}^{-3}$  (doba průměrování: 24 hodin)“, pak 6  $\mu\text{g.m}^{-3}$  nejsou 3% imisního limitu, ale 12% imisního limitu. Současné je také nesmyslné tvrzení o poklesu z 14  $\mu\text{g.m}^{-3}$  na 6  $\mu\text{g.m}^{-3}$ , ke kterému by mělo podle Rozptylové studie dojít na vzdálenosti pouhých 70 m. Toto není situace v ovzduší v době, kdy probíhá stav překračování zákonného limitu. K takovému prudkému poklesu znečištění se vzdáleností snad může dojít pouze ve dnech s velmi dobrými rozptylovými podmínkami, tj. např. při významné intenzitě větru, ale k takové situaci nemůže nastat v těch dnech, které jsou ze zákona významné pro zjištění, zda zákonný limit byl překročen (tj. během 36 dnů s největším znečištěním v roce). V takových dnech je často nadlimitní znečištění vysoké a někdy konstantní do vzdálenosti i více než 1 km od liniového zdroje znečištění (dálnice). Toto dokládá i níže připojený graf z materiálů ČHMÚ pro nepříznivé rozptylové podmínky:  
Při posuzování se ze zákona musí aplikovat tzv. princip předběžné opatrnosti, tedy nejhorší možný stav.  
Lze odkázat i na oficiální dokumenty ŘSD, které požadují, aby při hodnocení negativních dopadů prašnosti způsobených provozem dopravy na komunikacích se použila tzv. metoda HDM-4 založená na metodice vyvinuté Světovou bankou. Negativní dopady zvýšené prašnosti (tzv. externality) zde pro jednoduchost vycházejí z dopadů na pás území o šíři 3 km – viz „ATEM (Atelier ekologických modelů, s.r.o): Metodika pro oceňování externích nákladů z imisní a akustické zátěže pro potřeby ekonomického hodnocení staveb, průvodní zpráva, únor 2013, str. 19, dostupné na WEBu ŘSD: [https://www.rsd.cz/wps/wcm/connect/6e1f04d6-7893-4b37-829b457622844dcc/externality\\_zprava+2013.pdf?MOD=AJPERES](https://www.rsd.cz/wps/wcm/connect/6e1f04d6-7893-4b37-829b457622844dcc/externality_zprava+2013.pdf?MOD=AJPERES)“, – se zamítá
- 14.** Posouzení vlivů a životní prostředí EIA z roku 2003 – 2005 nemůže být podkladem pro současné řízení, neboť záměr předložený do územního řízení není totožný se záměrem posuzovaným v EIA. Navíc posouzení EIA je neúplné, jak z hlediska prašnosti, tak hlučnosti, dále pak z hlediska vymezení křižovatek a doprovodné komunikace k D52. V roce 2005 se navíc nejednalo o posuzování záměru, který by měl být chápán jako součást transevropského Blatsko-adriatického koridoru. Posouzení EIA je nutné opakovat. Nelze ani akceptovat verifikační stanovisko EIA, které vypracovalo MŽP. Libovůle zde aplikovaná ze strany úředníků MŽP je zásadním pochybením. – se zamítá

15. Územní rozhodnutí nelze vydat pro překročení zákonných limitů a pro ignorování principu předběžné opatrnosti. Lze odkázat na rozsudek NSS ze dne 21. 6. 2012, čj. 1 Ao 7/2011 – 526, kterým byly zrušeny ZÚR JMK v roce 2012, specificky na článek 102, kde je uvedeno: „Nejvyšší správní soud zdůrazňuje, že posuzování imisních limitů znečištění ovzduší a nejvyšších přípustných hodnot hluku stanovených příslušnými prováděcími předpisy má své místo především v územním řízení v rámci realizace konkrétního záměru (ve vztahu k hluku srov. např. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 31. 1. 2012, č. j. 1 As 135/2011 – 246, umístění stavby EPOQUE PANKRÁC – HOTEL v Praze na Pankráci, bod 45: „do území nadlimitně zatíženého hlukem nelze bez dalšího automaticky umísťovat stavby, které sice každá jednotlivě nepřitíží svým provozem dotčenému území nijak výrazně, ale v součtu jednotlivých případů znamenají postupné a významné přitěžování již nyní existující nadlimitní zátěži v území“). Právě v této fázi je příslušný stavební úřad ve spolupráci s dotčenými orgány povinen vzít v potaz limity využití území, mezi něž patří i imisní limity znečištění ovzduší a nejvyšší přípustné hodnoty hluku, a nepřipustit umístění takové stavby, která by způsobila překročení těchto limitů v daném území [§ 90 písm. e) stavebního zákona, podle nějž musí být záměr žadatele o územní rozhodnutí v souladu s požadavky zvláštních předpisů a stanovisek dotčených orgánů]. Územní řízení lze tedy označit za jeden z nejdůležitějších momentů, v němž se velmi rigorózně (prostřednictvím závazných veřejnoprávních limitů) projevuje princip přípustné míry znečišťování životního prostředí, podle nějž území nesmí být zatěžováno lidskou činností nad míru únosného zatížení.“ Dále pak na článek 64, kde se uvádí, že „Za použití základní zásady práva životního prostředí – zásady předběžné opatrnosti (§ 13 zákona o životním prostředí) – je přitom třeba vycházet z nejhorší možné varianty a zohlednit i takové plánované záměry (činnosti), jejichž realizace je v budoucnu nejistá“. Tedy je nutné posoudit i stav na maximální zatížení komunikace D52, tj. na její plnou kapacitu a ne vycházet z významně podceněných odhadů intenzit dopravy – viz i výše uvedený důkaz, kdy predikovaná intenzita dopravy v Hlukové studii byla v reálu překročena již v roce 2016, a to dokonce o neuvěřitelných o 45 %. – se zamítá
16. Poukazujeme na to, že díky chybnému ocenění plánované intenzity dopravy, byl ignorován fakt, že na předmětné komunikaci bude intenzita dopravy více než 15 tis. vozidel za 24 hod, a tedy nebyl respektován zákon č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší. – se zamítá
17. Vyhláška je nedostatečná v tom, že se v ní oznamuje umístění dlouhé řady prostorově lokalizovaných stavebních objektů. Dochází tedy k umísťování ne jednoho objektu, ale řady objektů. Minimální požadavek tedy je, že pro každý umísťovaný stavební objekt musí být seznatelně doloženo, kam do území bude umístěn, tj. pro každý jednotlivý stavební objekt musí být uvedeno, na kterých pozemcích je objekt umístěn, tj. umístění musí být doloženo seznamem parcelních čísel pro každý stavební objekt zvlášť. – se zamítá
18. Posuzovaný projekt není v souladu s územně plánovací dokumentací. Je na stavebním úřadu, aby toto napravil. – se zamítá
19. Není řádně nakládáno s lokalitou Slanisko v trojúhelníku. Tato lokalita nebyla zahrnuta do posuzování EIA. Celé posouzení musí být opakováno se zahrnutím této lokality. – se zamítá

Dne 07. 03. 2018, obdržel stavební úřad pod č. j. MUMI 18011531 námitku Ministerstva obrany - Agentury hospodaření s nemovitým majetkem, Svatoplukova 2687/84, Brno:

Námitka:

Plánovanou výstavbou „Rychlostní silnice R52, stavba 5206 Perná – st. Hranice ČR/Rakousko, úsek 34,550-38,445“ bude přímo dotčen pozemek parc. Č. KN 8231 se stavbou v majetku České republiky – Ministerstva obrany, zapsaný na LV 3378 pro k.ú. Mikulov na Moravě. Před zahájením stavby trváme na majetkoprávním uspořádání. – se vyhovuje

Účastníkem řízení podle § 27 odst. 1 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů je:

Ředitelství silnic a dálnic ČR, IČ: 65993390, Na Pankráci 546/56, Praha 4.

## Odůvodnění

Městský úřad Mikulov, odbor stavební a životního prostředí (dále jen „stavební úřad“), jako stavební úřad místně příslušný podle ustanovení § 11 odst. 2 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „správní řád“) a věcně příslušný podle § 13 odst. 1 písm. f) a § 6 odst. 3 písm. a) zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „stavební zákon“) v územním řízení, které je navazujícím řízením ve smyslu § 3 písm. g) zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů, (dále jen „zákon EIA“) dne 25. 02. 2010 obdržel žádost o vydání rozhodnutí o umístění stavby nazvané „Rychlostní silnice R52, stavba 5206 Perná – st. hranice ČR/Raklousko“ na pozemcích v katastrálních územích Perná, Dolní Dunajovice, Bavory a Mikulov na Moravě, kterou podalo Ředitelství silnic a dálnic ČR, IČ 65993390, Na Pankráci 546/56, Praha 4, (dále jen „žadatel“), v zastoupení společností SUDOP Praha a.s., Olšanská 1a, 130 80 Praha 3,  
**na pozemcích parc. č.:**

### **katastrální území Perná**

nově p.č. 1961 - dříve 1150/1-(GP 6733), nově p.č. 1962 - dříve 1150/1-(GP 6734), nově p.č. 1963 - dříve 1150/1 -(GP 6735), nově p.č. 1964 - dříve 1150/1 -(GP 6736), nově p.č. 1964 - dříve 1150/1 -(GP 6737), nově p.č. 1965 - dříve 1150/1 -(GP 6737), nově p.č. 1965 - dříve 1150/1 -(GP 9004), nově p.č. 1966 - dříve 1150/1-(GP 9004), nově p.č. 1954 - dříve 1141/51, nově p.č. 1953 - dříve 1141/50, nově p.č. 1953 - dříve 1141/103, nově p.č. 1953 - dříve 1141/102, nově p.č. 1953 - dříve 1141/101, nově p.č. 1953 - dříve 1141/48, nově p.č. 1953 - dříve 1141/47, nově p.č. 1953 - dříve 1141/46, nově p.č. 1841 - dříve 1141/1, nově p.č. 1950 - dříve 1141/1, nově p.č. 2168 - dříve 1188/2 -(GP 9010), nově p.č. 2168 - dříve 1188/1-(GP 6642), nově p.č. 2168 - dříve 1188/1-(GP 6945), nově p.č. 2172 - dříve 1188/1 -(GP 6675), nově p.č. 1841 - dříve 1141/49, nově p.č. 1841 - dříve 1141/104, nově p.č. 1841 - dříve 1141/105, nově p.č. 1841 - dříve 1141/85, nově p.č. 2171 - dříve 1141/40, nově p.č. 2172 - dříve 1188/1 -(GP 6673), nově p.č. 2173 - dříve 1188/1 -(GP 6673), nově p.č. 2173 - dříve 1188/1 -(GP 6672), nově p.č. 2174 - dříve 1188/1 -(GP 6672), nově p.č. 2174 - dříve 1188/1 -(GP 6671), nově p.č. 2176 - dříve 1189, nově p.č. 2183 - dříve 1124/3 -(GP 6012), nově p.č. 2184 - dříve 1124/3 -(GP 6012), nově p.č. 1124/12- dříve 1124/12, nově p.č. 1124/11- dříve 1124/11, nově p.č. 1124/10- dříve 1124/10, nově p.č. 1124/9- dříve 1124/9, nově p.č. 1124/8 - dříve 1124/8, nově p.č. 2170 – dříve 1141/39, nově p.č. 2170- dříve 1141/38, nově p.č. 1124/32- dříve 1124/32, nově p.č. 2170- dříve 1141/133 (ostatní plocha), nově p.č. 1124/1 - dříve 1124/1 (orná půda), nově p.č. 2170 - dříve 1141/37, nově p.č. 1948 - dříve 1141/44, nově p.č. 1952 - dříve 1141/45, nově p.č. 1951 - dříve 1150/2, nově p.č. 1951 - dříve 1150/3, nově p.č. 1966 - dříve 1146, nově p.č. 1916 - dříve 1148 -(GP 9005), nově p.č. 1917 - dříve 1148 -(GP 9005), nově p.č. 1918 - dříve 1148 -(GP 9005), nově p.č. 1916 - dříve 1148 -(GP 6738), nově p.č. 1917 - dříve 1148 -(GP 6738), nově p.č. 1917- dříve 1148 -(GP 6739), nově p.č. 1918 - dříve 1148 -(GP 6739), nově p.č. 1918 - dříve 1143 - (GP 6740), nově p.č. 1919 - dříve 1143 - (GP 6740), nově p.č. 1920 - dříve 1143 -(GP 6740), nově p.č. 1918 - dříve 1143 -(GP 9007), nově p.č. 1920 - dříve 1143 -(GP 9007), nově p.č. 1917 - dříve 1143 -(GP 6739), nově p.č. 1918 - dříve 1143 -(GP 6739), nově p.č. 1920 - dříve 1143 -(GP 6739), nově p.č. 1916 - dříve 1143 -(GP 6738), nově p.č. 1917 - dříve 1143 -(GP 6738), nově p.č. 1916 - dříve 1143 -(GP 9008), nově p.č. 1915 - dříve 1143 -(GP 6763), nově p.č. 1916 - dříve 1143 -(GP 6763), nově p.č. 1914 - dříve 1143 -(GP 6764), nově p.č. 1915 - dříve 1143 -(GP 6764), nově p.č. 1913 - dříve 1143 -(GP 6765), nově p.č. 1914 - dříve 1143 -

(GP 6765), nově p.č. 1911- dříve 1143 -(GP 6766), nově p.č. 1912- dříve 1143 -(GP 6766), nově p.č. 1913 - dříve 1143 -(GP 6766), nově p.č. 1910 - dříve 1143 -(GP 6767), nově p.č. 1911 - dříve 1143 -(GP 6767), nově p.č. 1910 - dříve 1143 -(GP 6768), nově p.č. 1909 - dříve 1143 -(GP 6769), nově p.č. 1910 - dříve 1143 -(GP 6769), nově p.č. 1908 - dříve 1143 -(GP 6770), nově p.č. 1909 - dříve 1143 -(GP 6770), nově p.č. 1907 - dříve 1143 -(GP 6771), nově p.č. 1908 - dříve 1143 -(GP 6771), nově p.č. 1906 - dříve 1143 -(GP 6772), nově p.č. 1907 - dříve 1143 -(GP 6772), nově p.č. 1905 - dříve 1143 -(GP 6773), nově p.č. 1906 - dříve 1143 -(GP 6773), nově p.č. 1905 - dříve 1143 -(GP 6774), nově p.č. 1889 - dříve 1143 -(GP 6775), nově p.č. 1905 - dříve 1143 -(GP 6775), nově p.č. 1889 - dříve 1143 -(GP 9006), nově p.č. 1905 - dříve 1143 -(GP 9006), nově p.č. 1949 - dříve 1141/100, nově p.č. 1947 - dříve 1141/43, nově p.č. 1946 - dříve 1141/99, nově p.č. 1945- dříve 1141/42, nově p.č. 1941 - dříve 1141/41, nově p.č. 1944 - dříve 1141/97, nově p.č. 1943 - dříve 1141/98, nově p.č. 1941- dříve 1141/36, nově p.č. 1942 - dříve 1141/96, nově p.č. 1941- dříve 1141/35, nově p.č. 1904 - dříve 1141/34, nově p.č. 1901 - dříve 1141/33, nově p.č. 1901 - dříve 1141/32, nově p.č. 1901 - dříve 1141/31, nově p.č. 1901 - dříve 1141/30, nově p.č. 1901 - dříve 1141/29, nově p.č. 1901 - dříve 1141/28, nově p.č. 1901 - +dříve 1141/24, nově p.č. 1901- dříve 1141/23, nově p.č. 1901 - dříve 1141/22, nově p.č. 1842 - dříve 1141/4, nově p.č. 1839 - dříve 1141/3, nově p.č. 1124/34 - dříve 1124/34, nově p.č. 1124/30 - dříve 1124/30, nově p.č. 1124/31 - dříve 1124/31, nově p.č. 1124/29 - dříve 1124/29, nově p.č. 1903 - dříve 1141/27, nově p.č. 1124/33 - dříve 1124/33, nově p.č. 1125 - dříve 1125, nově p.č. 1127/34 - dříve 1127/34, nově p.č. 1902 - dříve 1141/26, nově p.č. 1127/40 - dříve 1127/40, nově p.č. 1127/1 - dříve 1127/1, nově p.č. 1127/33 - dříve 1127/33, nově p.č. 1900 - dříve 1141/25, nově p.č. 1127/39 - dříve 1127/39, nově p.č. 1127/32 - dříve 1127/32, nově p.č. 1899 - dříve 1141/15, nově p.č. 1127/38 - dříve 1127/38, nově p.č. 1816 - dříve 1127/5 – (GP 9020), nově p.č. 1822 - dříve 1127/5 – (GP 9020), nově p.č. 1823 - dříve 1129, nově p.č. 1825 - dříve 1130, nově p.č. 1838 - dříve 1141/14, nově p.č. 1825 - dříve 1131/1– (GP 6238), nově p.č. 1837 - dříve 1131/1 – (GP 6238), nově p.č. 1840 - dříve 1141/2, nově p.č. 1840 - dříve 1141/95, nově p.č. 1889 - dříve 1142 - (GP 9006), nově p.č. 1890 - dříve 1142 - (GP 9006), nově p.č. 1905 - dříve 1142 - (GP 9006), nově p.č. 1889 - dříve 1139 – (GP 6776), nově p.č. 1890 - dříve 1139 – (GP 6776), nově p.č. 1890 - dříve 1139 – (GP 6777), nově p.č. 1891 - dříve 1139 – (GP 6777), nově p.č. 1891 - dříve 1139 – (GP 6778), nově p.č. 1892 - dříve 1139 – (GP 6778), nově p.č. 1892 - dříve 1139 – (GP 6779), nově p.č. 1893- dříve 1139 – (GP 6779), nově p.č. 1893 - dříve 1139 – (GP 6780), nově p.č. 1894- dříve 1139 – (GP 6780), nově p.č. 1895 - dříve 1139 – (GP 6780), nově p.č. 1895- dříve 1139 – (GP 6781), nově p.č. 1895 - dříve 1139 – (GP 6782), nově p.č. 1877- dříve 1139 – (GP 9018), nově p.č. 1895- dříve 1139 – (GP 9018), nově p.č. 1848- dříve 1139 – (GP 9019), nově p.č. 1877- dříve 1139 – (GP 9019), nově p.č. 1895- dříve 1139 – (GP 9019), nově p.č. 1848 - dříve 1138, nově p.č. 1877 - dříve 1138, nově p.č. 1848 - dříve 1137, nově p.č. 1849 - dříve 1136, nově p.č. 1848 - dříve 1136, nově p.č. 1848 - dříve 1135, nově p.č. 1849 - dříve 1135, nově p.č. 1866 - dříve 1135, nově p.č. 1898 - dříve 1141/21, nově p.č. 1898 - dříve 1141/20, nově p.č. 1898 - dříve 1141/19, nově p.č. 1897 - dříve 1141/18, nově p.č. 1896 - dříve 1141/17, nově p.č. 1896 - dříve 1141/16, nově p.č. 1847- dříve 1141/13, nově p.č. 1842 - dříve 1141/84, nově p.č. 1848 - dříve 1134/1 - (GP 6982), nově p.č. 1849 - dříve 1134/1 - (GP 6982), nově p.č. 1849 - dříve 1134/1 - (GP 6798), nově p.č. 1850 - dříve 1134/1 - (GP 6798), nově p.č. 1865 - dříve 1134/1 - (GP 6798), nově p.č. 1866 - dříve 1134/1 - (GP 6798), nově p.č. 1850 - dříve 1134/1 - (GP 6799), nově p.č. 1851 - dříve 1134/1- (GP 6799), nově p.č. 1851- dříve 1134/1 - (GP 6800), nově p.č. 1852- dříve 1134/1 - (GP 6800), nově p.č. 1852 - dříve 1134/1 - (GP 6801), nově p.č. 1854 - dříve 1134/1- (GP 6801), nově p.č. 1846 - dříve 1141/12, nově p.č. 1846 - dříve 1141/11, nově p.č. 1851- dříve 1134/2, nově p.č. 1852 - dříve 1134/2, nově p.č. 1854 - dříve 1134/2, nově p.č. 1846 - dříve 1141/10, nově p.č. 1845 - dříve 1141/9, nově p.č. 1854 - dříve 1134/3, nově p.č. 1852 - dříve 1134/3, nově p.č. 1844- dříve 1141/8, nově p.č. 1854- dříve 1134/4, nově p.č. 1855- dříve 1134/4, nově p.č. 1844 - dříve 1141/7, nově p.č. 1854 - dříve 1134/5, nově p.č. 1855 - dříve 1134/5, nově p.č. 1856- dříve 1134/5, nově p.č. 1854 - dříve 1132/1 –(GP 6802), nově p.č. 1855 - dříve 1132/1 –(GP 6802), nově p.č. 1855- dříve 1132/1 –(GP 6803), nově p.č. 1856 - dříve 1132/1 –(GP 6803), nově p.č.



1854 - dříve 1132/1 –(GP 6804), nově p.č. 1856 - dříve 1132/1 –(GP 6804), nově p.č. 1857 - dříve 1132/1 –(GP 6804), nově p.č. 1857 - dříve 1132/1 –(GP 6805), nově p.č. 1858 - dříve 1132/1 –(GP 6805), nově p.č. 1858 - dříve 1132/1 –(GP 9009), nově p.č. 1844 - dříve 1141/6, nově p.č. 1843 - dříve 1141/5, nově p.č. 1816 - dříve 1127/5 –(GP 6236), nově p.č. 1822 - dříve 1127/5 –(GP 6236), nově p.č. 1960 - dříve 1150/1 –(GP 6732), nově p.č. 1959 - dříve 1150/1 –(GP 9003), nově p.č. 1960 - dříve 1150/1 –(GP 9003), nově p.č. 1959 - dříve 1152, nově p.č. 1959 - dříve 1154, nově p.č. 1981 - dříve 1154, nově p.č. 1981 - dříve 1155/1 –(GP 6716), nově p.č. 1985 - dříve 1155/1 –(GP 6716), nově p.č. 1990 - dříve 1155/1 –(GP 6716), nově p.č. 1990 - dříve 1155/1 –(GP 9002), nově p.č. 1990 - dříve 1155/1 –(GP 9001), nově p.č. 1990 - dříve 1155/1 –(GP 6715).

#### **katastrální území Dolní Dunajovice** 5391

#### **katastrální území Bavorý**

1992, 1993, 1994, 1995, 1996, 1997, 1999, 2000, 2002, 2003, 1991/1, 1991/2, 1990/1, 1990/2, 1986/1, 731/1, 731/3, 1987, 731/22, 1990/4, 1990/3, 1990/5, 1988, 1990/6, 1991/3, 2020, 1991/6, 1991/5, 1991/7, 1991/4, 2044, 2061, 2062, 1990/7, 1926, 1924, 1990/8, 2063, 2064, 1991/8, 2065, 2066, 1990/10, 1990/11, 1990/9, 2067, 2068, 1917, 1913/1, 1912, 1911, 1910, 2069, 2037, 1991/9, 2070, 1991/11, 1991/12, 1990/16, 1991/10, 2071, 2072, 2073, 2074, 2075, 2076, 2079, 1991/13, 2080, 1990/17, 1990/18, 1990/19, 1990/20, 1990/21, 1907, 1905, 1904, 1902, 1901, 1900, 1899, 1898, 1896, 1990/22, 1990/23, 1990/24, 1913/2, 2077/1, 2077/2, 2077/3, 2081, 2078/3, 2078/2, 2078/1, 2082, 2156, 10725, 2149, 2150, 2151, 2152, 2153, 2154

#### **katastrální území Mikulov na Moravě**

8661, 8171, 8173, 8183, 8678, 8188, 8180, 8187, 8189, 8190, 8191, 8198, 8197, 8196, 8195, 8193, 7696, 7694, 8200, 8204, 7702, 8201, 8205, 7703, 8202, 8203, 8206, 8207, 8208, 8210, 8211, 8215, 7716, 8209, 8220, 7723, 9007, 8729, 7731, 8227, 8232, 8229, 8237, 7740, 8231, 7726, 8233, 8236, 8240, 7733, 7737, 7741, 8235, 8266, 8263, 7739, 8268, 4511/2, 7743, 7742, 7748, 7744, 7749, 7745, 7746, 7747, 4997/1, 7750, 7752, 7754, 7753, 7751, 7755, 7756, 7759, 7758, 7772, 7768, 7762, 7761, 7767, 7770, 7773, 9000, 8999, 7774, 7775, 7776, 7771, 7728, 4376/9, 7779, 7785, 7789, 7784, 7787, 7788, 7792, 7801, 7806, 7794, 7791, 7830, 7191, 7795, 7851, 7914, 4371/16, 4508, 4511/1, 4505/7, 4505/13, 4442/45, 4442/44, 4442/48, 4442/47, 7815, 7822, 7829, 7833, 7824, 7836, 7847, 7838, 7844, 7849, 7850, 7856, 7862, 7860, 7861, 7855, 7868, 7867, 7866, 7864, 7863, 7865, 7857, 7871, 7869, 7870, 7874, 7873, 7876, 7884, 7899, 7878, 7881, 7883, 7877, 7858, 8373, 7894, 7879, 7880, 7895, 7897, 7902, 7901, 7906, 7907, 7909, 7911, 7894, 8374, 8375, 8370, 7905, 7919, 8382.

Řízení o žádosti bylo zahájeno dnem, kdy žádost, kterou se zahajuje řízení v souladu s ustanovením § 44 odst. 1 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů, (dále jen „správní řád“), došla věcně a místně příslušnému správnímu orgánu.

Městský úřad v Mikulově, odbor stavební a životního prostředí (dále jen „stavební úřad“), jako stavební úřad věcně příslušný podle § 13 odst. 1 písm. c) a § 6 odst. 3 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „stavební zákon“) a místně příslušný podle § 11 odst. 1 písm. b) zákona č. 500/2004 Sb., správního řádu, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „správní řád“), vydal dne 22. 11. 2010 územní rozhodnutí o umístění výše uvedené stavby č. 698/2010, pod č. j. MUMI 10048548. V průběhu tohoto řízení byly podány námitky účastníků řízení, které jsou součástí odůvodnění výroku námitek účastníků řízení níže.

Na základě podaných odvolání účastníků řízení, bylo toto rozhodnutí Krajským úřadem Jihomoravského kraje, odborem územního plánování a stavebního řádu dne 18. 06. 2011, pod č. j. JMK 56013/2011, zrušeno a věc byla vrácena stavebnímu úřadu k novému projednání.

Dne 15. 10. 2012 obdržel stavební úřad pokyn nadřízeného orgánu, ve kterém přikázal stavebnímu úřadu rozhodnout ve výše uvedené věci lhůtě do 20 dnů od obdržení pokynu.

Na základě žádosti podané dne 05. 11. 2012, pod č. j. MUMI 12032458, společností Ředitelství silnic a dálnic ČR, IČ: 65993390, Na Pankráci 546/56, Praha 4, stavební úřad v souladu s ustanovením § 64 odst. 2 zákona č.500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů, přerušil usnesením č. 680/2012, ze dne 05. 12. 2012, pod č. j. MUMI 12035482, výše uvedené územní řízení o umístění stavby, vedené pod spis. zn. STU/9043/2010/ALEL, s termínem do 31. 12. 2013.

Dne 28. 01. 2013 obdržel stavební úřad mailovou poštou bez zaručeného elektronického podpisu podnět Občanského sdružení „Občané za ochranu kvality bydlení v Brně – Kníničkách, Rozdrojovicích a Jinančovicích“, který byl následně dne 29. 01.2013 doplněn poštovní přepravou. Podnět se týkal neprodleného zamítnutí žádosti o vydání předmětného územního rozhodnutí o umístění stavby. Stavební úřad přípisem ze dne 26. 02. 2013 podateli sdělil, že územní řízení je vedeno na základě žádosti a je na základě podané žádosti žadatel přerušeno.

Dne 18. 12. 2013 byla žadatelem podána žádost o prodloužení přerušení předmětného územního řízení s termínem do 31. 12. 2014 a stavební úřad usnesením č. 5/2014, ze dne 06. 01. 2014 pod č. j. MUMI 14000232 lhůtu tohoto usnesení prodloužil.

Proti tomuto usnesení bylo podáno účastníkem řízení občanským sdružením Frank Bold Society (dříve Ekologický právní servis), Údolní 33, Brno, odvolání, které bylo nadřízeným orgánem, Krajským úřadem JmK, dne 05. 06. 2018, pod č. j. JMK 43519/2014 zamítnuto a usnesení bylo změněno.

Dne 10. 04. 2014 obdržel stavební úřad vyjádření Ministerstva životního prostředí, odboru posuzování vlivů na životní prostředí, o platnosti stanoviska EIA.

Dne 11. 12. 2014 obdržel stavební úřad další žádost o prodloužení lhůty pro přerušení výše uvedeného správního řízení s termínem do 31. 12. 2015 a stavební úřad následně usnesením č. 590/2014, ze dne 18. 12. 2014 tuto lhůtu prodloužil.

Proti tomuto usnesení bylo podáno účastníkem řízení občanským sdružením Frank Bold Society (dříve Ekologický právní servis), Údolní 33, Brno, odvolání, které bylo nadřízeným orgánem, Krajským úřadem JmK, dne 06. 05. 2015, pod č. j. JMK 55978/2015 zamítnuto a usnesení bylo potvrzeno.

Dne 09. 02. 2015 obdržel stavební úřad mailovou poštou bez zaručeného elektronického podpisu podání Spolku „Občané za ochranu kvality bydlení v Brně – Kníničkách, Rozdrojovicích a Jinančovicích“, U luhu 23, Brno, které však nebylo v souladu s ustanovením § 37 odst. 4 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „správní řád“), doplněno. Stavební úřad toto podání tedy nepovažoval za podání dle správního řádu. Dne 25. 02. 2015 bylo toto podání podáno poštovní přepravou a stavební úřad přípisem ze dne 09. 03. 2015 podateli opětovně sdělil, že žádost o územní rozhodnutí nelze zamítnout.

Dne 23. 02. 2015 obdržel stavební úřad podání obce Perná, Perná 94, ve kterém informuje stavební úřad, že zastupitelé obce na svém zastupitelstvu vyslovili souhlas s prodloužením lhůty pro přerušení výše uvedeného územního řízení.

Dne 17. 12. 2015 obdržel stavební úřad novou žádost o prodloužení lhůty pro přerušení výše uvedeného správního řízení s termínem do 31. 12. 2016 a stavební úřad následně usnesením č. 604/2015, ze dne 28. 12. 2015 toto řízení prodloužil.

Opět bylo proti tomuto usnesení podáno odvolání účastníkem řízení Spolkem Frank Bold Society, Údolní 33, Brno, které bylo nadřízeným orgánem, Krajským úřadem JmK, dne 25. 05. 2016, pod č. j. JMK 78105/2016 zamítnuto a usnesení bylo potvrzeno.

Dne 19. 02. 2016 obdržel stavební úřad podání Spolku „Občané za ochranu kvality bydlení v Brně-Kníničkách, Rozdrojovicích a Jinančovicích, U luhu 23, Brno, ve kterém se hlásí jako účastník územního řízení.

Dne 12. 04. 2016 obdržel stavební úřad žádost společnosti Ředitelství silnic a dálnic ČR, IČ: 65993390, Na Pankráci 546/56, Praha 4 o pokračování výše uvedeného územního řízení o umístění stavby s tím, že v souladu s ustanovením § 45 odst. 4 správního řádu, svoji žádost zúžil na celkový úsek km 34,550 – 38,445, na pozemky v katastrálním území Mikulov na Moravě – pozemky parc. č. 8196, 8190, 7749, 7757, 7758, 8202, 8215, 8241, 7748, 4376/26, 7745, 4511/2, 8729, 7767, 9000, 8197, 8220, 7833, 8201, 8232, 7794, 7895, 8207, 8189, 7836, 7844, 7733, 8191, 7759, 8187, 8203, 7744, 7716, 8240, 7847, 7849, 7855, 7856, 8210, 7822, 7824, 7838, 7862/1, 7862/2, 7862/3, 7881, 4442/63, 8180, 8236, 4505/13, 7746/1, 7746/2, 7747/4, 7750/4, 7743/1, 7755, 7777, 8198, 8248, 8266, 8999, 9020, 8231, 8195, 8208, 8211, 7737, 4515/2, 8200, 3372/9, 7734, 7741, 8229, 7791, 7768, 7775, 7779, 8237, 8268, 8678, 4513/1, 4528/37, 4528/41, 7702, 7703, 7731, 7739, 7740, 7742, 7750/1, 7752, 7753, 7761, 7770, 7771, 7772, 7774, 7780, 7789, 7792, 7815, 7829, 7830, 7850, 7851, 8188, 8206, 8209, 8260, 8661, 4442/47, 4442/48, 4511/1, 7723, 7726/2, 7728, 7743/2, 7751, 7754, 7762, 7773, 7776, 7784, 7785, 7801, 7821, 8173, 8183, 8227/2, 8233/2, 8235, 8263/2, 4442/44, 4442/45, 4508, 4997/1, 4442/24, 8205.

Současně byla předložena nová plná moc k zastupování společností PK OSSENDORF s.r.o., Tomešova 503/1, 602 00 Brno.

Dne 28. 04. 2016 obdržel stavební úřad dvě paré upravené projektové dokumentace k zúžené žádosti.

Vzhledem k tomu, že žádost o pokračování v řízení neobsahovala předepsané náležitosti uvedené v § 86 stavebního zákona a dále žádost neobsahovala náležitosti stanovené v ustanovení § 3 vyhlášky č.503/2006 Sb., o podrobnější úpravě územního rozhodování, územního opatření a stavebního řádu, ve znění pozdějších předpisů, a neposkytovala tedy dostatečný podklad pro posouzení umístění navrhované stavby v území, stavební úřad opatřením ze dne 28. 12. 2016, pod č. j. MUMI 16043317 vyzval žadatele k jejich doplnění a současně územní řízení v souladu s ustanovením § 64 odst. 1 písm. a) správního řádu, dne 28. 12. 2016, pod č. j. MUMI 16043342, přerušil a stanovil lhůtu pro jejich doplnění do 30. 05. 2017.

Dne 12. 05. 2017 byly podklady žadatelem doloženy.

Vzhledem k tomu, že se jedná o řízení, pro které bylo vydáno stanovisko k posouzení provedení záměru na životní prostředí, stavební úřad v řízení postupoval v souladu se zákonem č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivu na životní prostředí a o změnách některých souvisejících zákonů, v platném znění, který v § 9b a § 9c upravuje postup navazujícího řízení, kterým je i předmětné územní řízení. Stavební úřad zkoumal svoji věcnou příslušnost k rozhodnutí v dané věci. Příslušným stavebním úřadem k vedení správního řízení podle stavebního zákona, které je navazujícím řízením podle zákona o posuzování vlivu na životní prostředí, je v prvním stupni podle ustanovení § 13 odst. 8 stavebního zákona příslušný obecní stavební úřad obce s rozšířenou působností. Jelikož je celá navrhovaná stavba umístěna v katastrálním území Mikulov na Moravě, spadajícím do působnosti obce s rozšířenou působností – Městského úřadu v Mikulově, je příslušný k vydání územního rozhodnutí stavební úřad Mikulov.

K žádosti o vydání územního rozhodnutí byla i na základě výše uvedené výzvy přiložena rozhodnutí, závazná stanoviska a jiná opatření dotčených orgánů podle zvláštních právních předpisů, stanoviska vlastníků veřejné dopravní a technické infrastruktury, dokumentace pro územní rozhodnutí v souladu s přílohou č. 1 k vyhlášce č. 499/2006 Sb., o dokumentaci staveb, v platném znění přizpůsobenou ve svém rozsahu a obsahu jednotlivých částí Směrnici pro dokumentaci staveb pozemních komunikací schválené MD-OI č. j. 101/07-910-IPK/1 a dále stanovisko Ministerstva životního prostředí k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí (dále jen stanovisko „EIA“) jako jeden z podkladů pro navazující řízení. Podle § 30 odst. 1 zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, vzniká silniční ochranné pásmo pro nově budovanou dálnici mimo souvisle zastavěné území obce na základě rozhodnutí o umístění stavby, proto nemusel žadatel současně předložit žádost o vydání rozhodnutí o ochranném pásmu. Součástí předložených dokladů bylo taktéž závazné stanovisko ze dne 23. 03. 2016, pod č. j. 19817/ENV/16, k ověření souladu obsahu stanoviska k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí vydaného dle § 10 odst. 1 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů, ze dne 13. 05. 2005, pod č. j. 4061/OPVI/05 s požadavky právních předpisů, které zapracovávají směrnici Evropského parlamentu a Rady 2011/92/EU ze dne 13. 12. 2011 o posuzování vlivů některých veřejných a soukromých záměrů na životní prostředí podle článku II bodu 1. Přechodných ustanovení zákona č. 39/2015 S., kterým se mění zákon č. 100/2001 Sb., o posouzení vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů.

Dne 26. 06. 2017 oznámil stavební úřad dle § 87 odst. 2 stavebního zákona pokračování zahájení územního řízení známým účastníkům řízení, veřejnosti a dotčeným orgánům a současně nařídil k projednání žádosti veřejné ústní jednání na den 09. 08. 2017 v zasedací místnosti Městského úřadu v Mikulově, Náměstí 1, Mikulov. V oznámení o zahájení územního řízení a nařízení veřejného ústního jednání stavební úřad nařídil žadateli v souladu s ustanovením § 87 odst. 2 stavebního zákona zajistit, aby informace o žadateli, předmětu územního řízení a veřejném ústním jednání byla bezodkladně vyvěšena do doby konání veřejného ústního jednání na místech určeném stavebním úřadem a to na těchto místech: Mikulov – ulice Hraničářů – betonová vylepovací skruž – pozemek parc. č. 3088/423 v katastrálním území Mikulov na Moarvě, ulice Brněnská – betonová vylepovací skruž – pozemek parc. č. 3396 v katastrálním území Mikulov na Moravě, Dům zdraví – ulice Svobody – plechový vylepovací trojstěn – pozemek parc. č. 334 v katastrálním území Mikulov na Moravě. Stavební úřad v souladu s ustanovením § 9b odst. 1 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí spolu s oznámením o zahájení řízení zveřejnil postupem podle § 25 správního řádu vyvěšením na úřední desce žádost o územní rozhodnutí o umístění stavby spolu s upozorněním, že se jedná o záměr posouzený podle tohoto zákona a veškeré informace o navazujícím řízení dle § 9b a § 9c zákona EIA. Tyto informace byly vyvěšeny dne 03. 07. 2017 a sejmuty dne 03. 08. 2017. Navazující řízení se dle ustanovení § 9b odst. 3 zákona EIA vždy považuje za řízení s velkým potem účastníků podle správního řádu. Stavební úřad tedy ve smyslu § 144 odst. 6 správního řádu oznámení o zahájení územního řízení a další úkony v řízení doručoval účastníkům dle § 27 odst. 2 správního řádu veřejnou vyhláškou a účastníkům dle § 27 odst. 1 správního řádu jednotlivě a to v souladu s § 87 odst. 1 a 2 stavebního zákona. Ustanovení § 27 odst. 1 správního řádu se vztahuje na žadatele – stavebníka, neboť rozhodnutí upravuje práva a povinnosti pouze stavebníka, na další subjekty (dotčené osoby) se rozhodnutí nevztahuje, byť mohou být jejich práva a povinnosti rozhodnutím dotčeny. Tyto osoby však splují definici účastníka řízení podle § 27 odst. 2 správního řádu, nikoli podle § 27 odst. 1 správního řádu. Z ustanovení § 27 odst. 1 správního řádu plyne, že vlastníci, kteří jsou osobou odlišnou od stavebníka, spadají do kategorie § 27 odst. 2. Jejich práva a povinnosti jsou dotčena, ale nevytvářejí se žadatelem společenství práv nebo povinností. V rozhodnutí se upravují práva a povinnosti stavebníka nikoli vlastníka pozemku (jsou-li osoby odlišné). Oznámení o zahájení územního řízení stavební úřad i v řízení s velkým potem účastníků řízení doručil dotčeným orgánům jednotlivě, stejně je doručováno také územní rozhodnutí. Obci, která je účastníkem

řízení podle § 85 odst. 1 písm. b) se doručuje jednotlivě. Dnem vyvěšení je den vyvěšení na úřední desce správního orgánu, který je stavebním úřadem, v tomto případě tedy Městský úřad Mikulov, na které bylo oznámení o zahájení územního řízení vyvěšeno dne 03. 07. 2017 a sejmuto dne 03. 08. 2017. Ve stejné lhůtě bylo zahájení oznámeno též způsobem umožňujícím dálkový přístup. Dále stavební úřad v souladu s § 89 odst. 5 stavebního zákona poučil účastníky řízení o podmínkách pro uplatnění námitek, o uplatnění připomínek veřejnosti ve smyslu zákona EIA a závazných stanovisek dotčených orgánů podle § 89 odst. 1 až 4 stavebního zákona a sdělil, že závazná stanoviska, která mohou dotčené orgány uplatňovat podle § 4 odst. 4 stavebního zákona, a námítky účastníků řízení musí být uplatněny nejpozději při veřejném ústním jednání; jinak se k nim nepřihlíží. Dále sdělil, že v územním řízení lze připomínky veřejnosti dle § 89 odst. 1 stavebního zákona uplatnit nejpozději při veřejném ústním jednání, protože tuto lhůtu stavební úřad výslovně stanovil pro uplatnění připomínek i jako součást oznámení o navazujícím řízení podle § 9b odst. 1 zákon EIA; jinak se k nim nepřihlíží. Součástí oznámení zahájení územního řízení podle § 87 odst. 2 stavebního zákona byla informace o navazujícím řízení podle zákona EIA, která obsahovala také informace o možnostech obce dotčené záměrem a dotčené veřejnosti účastnit se navazujícího řízení podle § 9c odst. 3 a 4 tohoto zákona. Současně v tomto oznámení byla účastníkům řízení v souladu s ustanovením § 36 odst. 3 správního řádu dána možnost vyjádřit se k podkladům rozhodnutí ve lhůtě 5 dnů ode dne veřejného ústního jednání. V reakci na oznámení zahájení územního řízení a pozvání k veřejnému ústnímu jednání u stavby, jež byla posuzována podle zákona EIA, oznámili dne 06. 07. 2017 pod č. j. MUMI 17024669 účast dle § 3 písm. i) bod 2 zákona č. 100/2001 Sb., spolek Děti Země – Klub za udržitelnou dopravu, Cejl 866/50a, 602 00 Brno, dne 14. 07. 2017 pod č. j. MUMI 17025486 spolek „Spolek Nebojsa“, Bavory 12, 692 01 Mikulov, dne 14. 07. 2017 pod č. j. MUMI 17025490 spolek „Občané za ochranu kvality bydlení a životního prostředí v Troubsku, z. s.“, Hodakova 582/27, 664 41 Troubsko, dne 17. 07. 2017 pod č. j. MUMI 17025604 Spolek „Za čisté a klidné Modřice z. s.“, U Hřiště 830, 664 42 Modřice, dne 17. 07. 2017 pod č. j. MUMI 17025636 Spolek „Občané za ochranu kvality bydlení v Kníničkách, Rozdrojovicích a Jinančovicích, z. s.“, U luhu 23, 635 00 Brno, dne 19. 07. 2017 pod č. j. MUMI 17026624 Spolek Občané za D43 jako obchvat celého Brna, z. s., Opálkova 758/16, Bystřec, 635 00 Brno, dne 20. 07. 2017 pod č. j. MUMI 17026851 spolek Voda z Tetčic z. s., Hybešova 178, 664 17 Tetčice, dne 20. 07. 2017 pod č. j. MUMI 17026852 Spolek Obchvat, z. s., Stojanova 766/7, 669 02 Znojmo, dne 24. 07. 2017 pod č. j. MUMI 17027295 Spolek „Nová Vesproti průtahu obcí a R52“, Nová Ves 138, 691 23 Pohořelice, dne 27. 07. 2017 pod č. j. MUMI 17027929 Spolek „Občanské sdružení Dolní Dunajovice proti R52, z.s.“, Hlavní 130, 691 85 Dolní Dunajovice, dne 28. 07. 2017 pod č. j. MUMI 17028179 Spolek „Občané za ochranu kvality bydlení v Brně-Bosonohách z. s.“, Pražská 469/29, Bosonohy, 642 00 Brno, dne 31. 07. 2017 pod č. j. MUMI 17028816 Obec Bavory, Bavory 9, 692 01 Mikulov, dne 01. 08. 2017 pod č. j. MUMI 17028754, emailem bez zaručeného elektronického podpisu Obec Dolní Dunajovice, Zahradní 613, 691 85 Dolní Dunajovice, s doplněním datovou schránkou dne 03. 08. 2017 pod č. j. MUMI 17029541.

Stavební úřad v průběhu řízení zajistil ve své kanceláři zpřístupnění celé spisové dokumentace včetně projektové dokumentace pro vydání rozhodnutí a po dobu mezi oznámením veřejného ústního jednání dne 26. 06. 2017 a konáním tohoto jednání dne 09. 08. 2017 umožnil každému nahlédnout do podkladů pro vydání rozhodnutí. Této možnosti, tedy nahlédnout do dokumentace předmětné stavby a pořídit si jejich kopie využil dne 02. 08. 2017 spolek Děti Země – Klub za udržitelnou dopravu, Cejl 48/50, Brno a spolek „Občané za ochranu kvality bydlení v Brně – Kníničkách, Rozdrojovicích a Jinančovicích“, U luhu 23, Brno, o čemž je učiněn záznam do spisové dokumentace.

Ve lhůtě pro podání námitek účastníků řízení, připomínek veřejnosti ve smyslu zákona EIA a závazných stanovisek dotčených orgánů obdržel stavební úřad námítky, které podali účastníci řízení:

Dne 08. 08. 2017, pod č. j. MUMI 17030139 Spolek „Za čisté a klidné Modřice z. s.“, IČ: 22733248, U Hřiště 830, 664 42 Modřice, dne 08. 08. 2017, pod č. j. MUMI 17030168 Spolek „Občanské sdružení Dolní Dunajovice proti R52, z. s.“, IČ: 22732543, Hlavní 130, 691 85 Dolní Dunajovice, dne 08. 08. 2017, pod č. j. MUMI 17030196 emailem a doplněno poštovní přepravou dne 09. 08. 2017, pod č. j. MUMI 17030211 a následně opětovně podáno po stanovené lhůtě dne 11. 08. 2017 pod č. j. MUMI 17030569 (totožné námitky) Spolek Obchvat, z. s., IČ: 266 06 119, Stojanova 766/7, 669 02 Znojmo, dne 09. 08. 2017, pod č. j. MUMI 17030213 Spolek „Občané za D43 jako obchvat celého Brna, z. s.“, IČ: 75053446, Opálkova 758/16, Bystrc, 635 00 Brno, dne 09. 08. 2017, pod č. j. MUMI 17030214 Spolek „Nová Ves proti průtahu obcí a R52“, IČ: 22861980, Nová Ves 138, 691 23 Pohořelice, dne 09. 08. 2017, pod č. j. MUMI 17030215 Spolek „Občané za ochranu kvality bydlení v Brně-Kníničkách, Rozdrojovicích a Jinančovicích, z. s.“, IČ: 266 53 486, U luhu 23, 635 00 Brno, dne 09. 08. 2017, pod č. j. MUMI 17030216 Spolek „Občanské sdružení za ochranu kvality bydlení a životního prostředí v Troubsku, z. s.“, IČ: 26986043, Hodakova 582/27, 664 41 Troubsko, dne 09. 08. 2017, pod č. j. MUMI 17030252 emailem bez zaručeného elektronického podpisu a doplněno poštovní přepravou dne 15. 08. 2017 (podáno k poštovní přepravě dne 14. 08. 2017), pod č. j. MUMI 17031600 Spolek „Pěkný jih z. s.“, IČ: 22725351, Moravanská 159/86, Přízřenice, 619 00 Brno, dne 10. 08. 2017 (podáno k poštovní přepravě dne 09. 08. 2017), pod č. j. MUMI 17030459 Spolek „Občané za ochranu kvality bydlení v Brně – Bosonohách z. s.“, IČ: 26660407, Pražská 469/29, Bosonohy, 642 00 Brno.

Dále dne 07. 08. 2017, pod č. j. MUMI 17029912 Pavel Serbajlo, Spálený kopec 1204/2, 692 01 Mikulov, dne 07. 08. 2017, pod č. j. MUMI 17029913 Kateřina Serbajlová, Spálený kopec 1205/3, 692 01 Mikulov, dne 08. 08. 2017, pod č. j. MUMI 17030167 Alena Kališová, Sklepní 551, 691 85 Dolní Dunajovice.

Dne 12. 07. 2017, pod č. j. MUMI 17025306, byly podány námitky Ministerstva obrany - Agentury hospodaření s nemovitým majetkem, Svatoplukova 2687/84, Brno a dne 20. 07. 2017, pod č. j. MUMI 17026851, byly podány námitky Spolku „Voda z Tetčic z. s.“, IČ: 22678956, Hybešova 178, 664 17 Tetčice a tyto byly doplněny dne 09. 08. 2017, pod č. j. MUMI 17030217. Dne 09. 08. 2017, pod č. j. MUMI 17030197, byly podány námitky Spolku „Děti Země – klub za udržitelnou dopravu“, IČ: 6701004,1Cejl 866/50a, 602 00 Brno.

Námitky budou citovány a odůvodněny níže v části odůvodnění.

Dne 08. 08. 2017, pod č. j. MUMI 17030018 obdržel stavební úřad emailovou poštou prostřednictvím podatelny Městského úřadu Mikulov podání bez zaručeného elektronického podpisu. Toto podání podal rakouský občan Christian Schrefel, Antoniusgasse 29, A2120 Wolkersdorf a domáhá se zde práv účastníka řízení, jelikož má předmětná stavba přeshraniční dopad. Vzhledem k tomu, že podání nebylo ve stanovené lhůtě dle správního řádu doplněno a účastníci řízení jsou dle stavebního zákona jednoznačně definováni, stavební úřad se tímto podáním dále nezabýval.

Dne 10. 08. 2017, pod č. j. MUMI 17030454 obdržel stavební úřad podání organizace Umweltorganisation VIRUS – Verein Projektwerkstatt für Umwelt und Soziales c/o WUK-Umweltbureau, Währingerstr. 59, 1090 Wien, jež má podle rakouského práva oprávnění podávat námitky k umísťování dálnic a rychlostních silnic a domáhá se zde práv účastníka řízení, jelikož má předmětná stavba přeshraniční dopad. Vzhledem k tomu, že rakouská právní úprava nemá v české úpravě účinky a účastníci řízení jsou dle stavebního zákona jednoznačně definováni, stavební úřad se tímto podáním dále nezabýval.

Stavební úřad k těmto podáním dále sděluje, že zájmy občanů Rakouska zastupuje rakouský stát. Viz. EIA 2005, vyjádření MŽP Rakouska, ze dne 08. 04. 2004. Tedy EIA byla přeshraničně posouzena.

Dle Závěru zjišťovacího řízení měly být v dokumentaci zpracovány a posuzovány varianty 1, 2 a 4. Následně však pokračovala mezivládní jednání České republiky a Rakouska, v nichž bylo dohodnuto, že stávající hraniční přechod bude zachován, tzn. bude stykovým místem pro stavbu rychlostí silnice R52 (na české straně) a dálnice A5 (na rakouské straně). Tím byla vyloučena

smysluplnost realizace varianty 4 a na základě jednání investora stavby s příslušnými orgány státní správy bylo od posuzování varianty 4 v dalším procesu EIA upuštěno. Toto byl významný vstup právě s ohledem na hodnocení možných významných nepříznivých vlivů přesahující hranice státu. Právě varianta 4 byla ostatně rakouskou stranou hodnocena nejvíce kriticky s vyhodnocením řady negativních dopadů na životní prostředí na rakouské pohraniční území. Ve stanovisku rakouského Spolkového ministerstva pro zemědělství, lesní hospodářství, životní prostředí a vodní hospodářství k oznámení je uvedeno, že varianta 4 skrývá řadu negativních dopadů na životní prostředí rakouského pohraničního území (dotčena ochranná území studní, popř. nadějná území na pitnou vodu, budou protnuty mokřady ve větších úsecích, velkoprostorově rozděleny životní prostory a neregionálně přerušeny migrační koridory. Rámcově je pak v tomto stanovisku shrnuto: „Z rakouského pohledu je proto třeba variantu 4 posuzovat kriticky.“

Skutečnost, kdy bylo upuštěno od posouzení varianty 4, umožnila postupovat při procesu EIA v rámci standardního procesu posuzování vlivů na životní prostředí dle zákona č.100/2001 Sb., a ne jako mezistátní (přeshraniční) posuzování (dle Směrnice EIA; Espoo konvence). Posuzovaný záměr totiž přichází ve všech variantách ke státní hranici na obou stranách téměř kolmo a otázka posouzení přeshraničních vlivů je zde irelevantní, neboť je těžké definovat, kdo by byl původcem konkrétních přeshraničních vlivů (zdali rychlostní silnice R52 na České straně směrem do Rakouska nebo severní dálnice A5 směrem do České republiky). Klíčovou roli v tomto hraje skutečnost, že dálnice A5 v Rakousku též podléhala procesu EIA a vlivy rakouské části celé stavby tedy byly řádně posouzeny. Významné vlivy české R52 na rakouské území však lze vyloučit.

Rovněž je třeba zmínit, že realizace varianty 1 byla podpořena i rakouskou stranou, jak je možné dokumentovat příslušnými vyjádřeními rakouské strany k Oznámení (vyjádření Spolkového ministerstva pro zemědělství a lesní hospodářství, životní prostředí a vodní hospodářství ze dne 09. 04. 2003; vyjádření Spolkového úřadu pro životní prostředí ze dne 01. 04. 2003; vyjádření společnosti ASFINAG (Akciová společnost pro financování dálnic a rychlostních silnic) ze dne 25. 03. 2003; vyjádření Spolkového ministerstva pro dopravu, inovaci a technologie, skupiny silnice, oddělení plánování a životního prostředí ze dne 31. 03. 2003). Jak např. vyplývá z výše zmíněného vyjádření společnosti ASFINAG, na základě stabilního výsledku společného a ve velmi detailním rozsahu provedeného vyšetření užitků a nákladů na rakouské i české straně je ze strany ASFINAG za rakouskou stranu pro A5 dále sledována varianta 2. S ohledem na společný hraniční předávací bod by proto podle stabilního výsledku vyšetření užitků a nákladů z pohledu ASFINAG i na české straně měla být dále sledována pro R52 varianta 1 mezi Pohořelicemi a státní hranicí u Mikulova. Sama rakouská strana si však uvědomuje možné environmentální problémy této varianty a zdůrazňuje pro potřebu minimalizace vlivů na životní prostředí realizaci kompenzačních opatření. Pro komplexní vykreslení pohledu rakouské strany je však třeba neopomenout ani vyjádření místních sdružení a občanských iniciativ (vyjádření sdružení „Zelení“, Vídeň ze dne 26. 03. 2003; vyjádření Klubu „Zelených“ v parlamentu ze dne 26. 03. 2003; vyjádření Občanské iniciativy B305 Kapellerfeld ze dne 26. 03. 2003), v nichž je vyslovován celkový nesouhlas s realizací rychlostí silnice R52 s ohledem na nepřijatelné zásahy do životního prostředí na rakouské straně a je předloženo tvrzení o nedodržování ustanovení Espoo konvence. K tomu je však třeba uvést, že vzhledem k vypuštění varianty 4 na základě dohody české a rakouské strany ztratilo posuzování přeshraničních vlivů svoje opodstatnění.

V rámci procesu EIA byly přesto všechny dokumenty postupovány rakouské straně; všechna vyjádření došla z rakouské strany byla vypořádávána. Správnost upuštění od mezistátního posuzování vlivů byla v dalších fázích procesu EIA např. dle názoru zpracovatele Posudku potvrzena mj. v dopise č. j. BMLFUW-UW-1.4.2/0009-V/1/2004 Spolkového ministerstva pro zemědělství a lesní hospodářství, životní prostředí a vodní hospodářství, který se vyjadřuje k Dokumentaci (pozn.: rakouské straně bylo předáno resumé v německém jazyce a vystaveno k nahlédnutí veřejnosti) a uvádí:

- nebyla doručena žádná zamítavá stanoviska
- republika Rakousko nemá k plánovanému záměru žádné připomínky, žádá však o předání dokumentů a rozhodnutí vydaných v dalším průběhu řízení
- pro uskutečnění bilaterálních konzultací není v současném okamžiku z pohledu rakouské strany důvod

Při procesu EIA byly na našem území posuzovány tři aktivní varianty, které ve svém závěrečném téměř 2,5 km dlouhém úseku vedou přibližně kolmo na hranice ČR/Rakousko ve shodné stopě. Je tak vyloučena možnost, že by měla některá z hodnocených variant v tomto úseku odlišné vlivy na životní prostředí, a to i na území ČR, natož na území Rakouska. Potenciální negativní vlivy rychlostní silnice R52 na rakouském území lze reálně očekávat pouze v podobě málo významných vlivů nepřímých, které jsou však zcela shodné s vlivy silnice A5 na rakouské straně (a v jistém smyslu neoddělitelné), které byly zhodnoceny v rámci posuzování (procesu EIA) komunikace na rakouské straně, neboť se na obou stranách hranice jedná v principu o totožný záměr, v jistém smyslu spolu související, jak je možné dokumentovat Dohodou ze dne 23. 01. 2009 (Dohoda mezi vládou České republiky a Rakouskou spolkovou vládou o propojení české rychlostní silnice R52 a rakouské dálnice A 5 na česko-rakouských státních hranicích, Vídeň).

V rámci posuzování záměru během procesu EIA (po fázi vydání Závěru zjišťovacího řízení) bylo na základě mezivládních jednání České republiky a Rakouska upuštěno od realizace varianty, která byla kriticky hodnocena rakouskou stranou (např. stanovisko rakouského Spolkového ministerstva pro zemědělství, lesní hospodářství, životní prostředí a vodní hospodářství k Oznámení EIA). Tato skutečnost umožnila postupovat při procesu EIA v rámci standardního procesu posuzování vlivů na životní prostředí dle zákona č.100/2001 Sb., a ne jako mezistátní (přeshraniční) posuzování (dle Směrnice EIA; Espoo konvence). Posuzovaný záměr totiž přichází ve všech variantách ke státní hranici na obou stranách téměř kolmo a otázka posouzení přeshraničních vlivů je zde irelevantní, neboť je těžké definovat, kdo by byl původcem konkrétních přeshraničních vlivů (zdali rychlostní silnice R52 na České straně směrem do Rakouska nebo severní dálnice A5 směrem do České republiky). Klíčovou roli v tomto hraje skutečnost, že dálnice A5 v Rakousku též podléhala procesu EIA a vlivy rakouské části celé stavby tedy byly řádně posouzeny. Významné vlivy české R52 na rakouské území však lze vyloučit. V rámci procesu EIA byly přesto všechny dokumenty postupovány rakouské straně (lze tedy shledat náležitosti mezinárodního posuzování); všechna vyjádření došla z rakouské strany byla vypořádávána. Správnost upuštění od mezistátního posuzování vlivů byla v dalších fázích procesu EIA potvrzena mj. v dopise č. j. BMLFUW-UW-1.4.2/0009-V/1/2004 Spolkového ministerstva pro zemědělství a lesní hospodářství, životní prostředí a vodní hospodářství, který se vyjadřuje k Dokumentaci EIA.

Ostatní pody podání jsou obsahově shodné s námitkami účastníků řízení a proto se jimi již stavební úřad nebude zabývat a odkazuje tyto části na odůvodnění námitek účastníků řízení.

V průběhu vedeného řízení obdržel stavební úřad emailovou poštou dne 04. 08. 2017 sdělení Ministerstva životního prostředí, oddělení metodiky a projektové EIA, odbor posuzování vlivů na životní prostředí a integrované prevence, s konstatováním, že závazné stanovisko k ověření změn záměru v souladu s § 9a odst. 4 zákona nevydá.

Dne 09. 08. 2017 se uskutečnilo veřejné ústní jednání, o jehož průběhu byl sepsán protokol. Veřejného ústního jednání se zúčastnil jako veřejnost jeden občan, zástupce stavebníka a zástupci některých dotčených orgánů. V průběhu veřejného ústního jednání nebyly vzneseny žádné nové námitky, připomínky veřejnosti ani závazná stanoviska dotčených orgánů.

Na základě podaných námitek, vyzval stavební úřad přípisem ze dne 11. 10. 2017, pod č. j. MUMI 17042080 vybrané dotčené orgány, vůči jejichž stanoviskům směřoval obsah podaných námitek, aby se k podaným námitkám vyjádřili.

Dne 17. 10. 2017 obdržel stavební úřad podání Krajského úřadu Jihomoravského kraje, Odbor územního plánování a stavebního řádu, pod č. j. JMK 146775/2017, ve kterém postupuje



stavebnímu úřadu stížnost manželů Serbajlových, bytem Spálený kopec 1204/2, 692 01 Mikulov. Jelikož jsou tito podatelé účastníky tohoto územního řízení, vyhodnotil stavební úřad toto podání jako opožděné námitky účastníků řízení a odůvodní je níže v odůvodnění.

Dne 31. 10. 2017 obdržel stavební úřad pod č. j. MUMI 17044908 vyjádření Agentury ochrany přírody a krajiny ČR, Správa CHKO Pálava, dále dne 01. 11. 2017 dále obdržel pod č. j. MUMI 17045028 vyjádření Krajského úřadu JmK, Odbor dopravy, dne 04. 12. 2017 pod č. j. MUMI 17049771 obdržel stavební úřad podání Ministerstva životního prostředí, odboru posuzování vlivů na životní prostředí a integrované prevence, nazvané „vyjádření z hlediska zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů, ve kterých reagují na výzvu stavebního úřadu o součinnosti k podaným námitkám. Jejich vyjádření bude použito v části odůvodnění podaných námitek.

Dne 07. 11. 2017 dále obdržel pod č. j. MUMI 17045851 vyjádření Krajské hygienické stanice JmK, územní pracoviště Břeclav, ve kterém zmiňuje aktualizaci závazného stanoviska s novou hlukovou studií.

Dne 29. 11. 2017 a 14. 12. 2017 nahlédl do spisové dokumentace zástupce žadatele, PK Ossendorf s.r.o., Tomešova 503/1, Brno a pořídil kopie části spisové dokumentace.

Následně dne 20. 12. 2017, pod č. j. MUMI 17052834 podání společnosti PK Ossendorf s.r.o., Tomešova 503/1, Brno, nazvané reakce na vyjádření Krajské hygienické stanice JmK, územní pracoviště Břeclav, které bylo taktéž adresováno na Krajskou hygienickou stanici JmK.

Dne 09. 01. 2018 obdržel stavební úřad pod č. j. MUMI 18002148 souhlasné závazné stanovisko k ověření změn záměru, od dotčeného orgánu - Ministerstva životního prostředí, odboru posuzování vlivů na životní prostředí a integrované prevence.

Dne 30. 01. 2018 pod č. j. MUMI 18005844 obdržel stavební úřad podání společnosti PK Ossendorf s.r.o., Tomešova 503/1, Brno, ve kterém předkládá stavebnímu úřadu aktualizovaná vyjádření vlastníků technické a dopravní infrastruktury.

Dále byly téhož dne pod č. j. MUMI 18005843 společností PK Ossendorf s.r.o., Tomešova 503/1, Brno, předloženy již výše zmíněné podklady – závazné stanovisko k ověření změn záměru od Ministerstva životního prostředí, odboru posuzování vlivů na životní prostředí a integrované prevence, nové vyjádření Krajské hygienické stanice JmK, územní pracoviště Břeclav, ze dne 15. 01. 2018, pod č. j. KHSJM 02118/2018/BV/HOK, ve kterém je konstatováno, že zůstává v platnosti původní závazné stanovisko ze dne 23. 03. 2016, pod č. j. KHSJM 13501/2016/BV/HOK a dále další aktualizovaná vyjádření vlastníků technické infrastruktury.

Dne 30. 01. 2018, pod č. j. MUMI 18005928 obdržel stavební úřad podání Ministerstva životního prostředí, odboru posuzování vlivů na životní prostředí a integrované preven, jehož součástí je oprava chyby ve vydaném závazném stanovisku č. j. MZP/2017/710/3057.

Na základě výše uvedených popsanych skutečností a faktu existence nového závazného stanoviska, oznámil stavební úřad přípisem ze dne 31. 01. 2018, pod č. j. MUMI 18006081, nové projednání navazujícího územního řízení spojeného s veřejným projednáním dle § 87 odst. 2 stavebního zákona známým účastníkům řízení, veřejnosti a dotčeným orgánům a současně nařídil k projednání žádosti veřejné ústní jednání na den 09. 03. 2018 v zasedací místnosti Městského úřadu v Mikulově, Náměstí 1, Mikulov. V oznámení o zahájení územního řízení a nařízení veřejného ústního jednání stavební úřad nařídil žadateli v souladu s ustanovením § 87 odst. 2 stavebního zákona zajistit, aby informace o žadateli, předmětu územního řízení a veřejném ústním jednání byla bezodkladně vyvěšena do doby konání veřejného ústního jednání na místech určeném stavebním úřadem a to na těchto místech: Mikulov – ulice Hraničářů – betonová vylepovací skruž – pozemek parc. č. 3088/423 v katastrálním území Mikulov na Moarvě, ulice Brněnská – betonová vylepovací skruž – pozemek parc. č. 3396 v katastrálním území Mikulov na Moravě, Dům zdraví – ulice Svobody – plechový vylepovací trojstěn –

pozemek parc. č. 334 v katastrálním území Mikulov na Moravě. Stavební úřad v souladu s ustanovením § 9b odst. 1 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí spolu s oznámením o zahájení řízení zveřejnil postupem podle § 25 správního řádu vyvěšením na úřední desce žádost o územní rozhodnutí o umístění stavby spolu s upozorněním, že se jedná o záměr posouzený podle tohoto zákona a veškeré informace o navazujícím řízení dle § 9b a § 9c zákona EIA. Tyto informace byly vyvěšeny dne 01. 02. 2018 a sejmuty dne 05. 03. 2018. Navazující řízení se dle ustanovení § 9b odst. 3 zákona EIA vždy považuje za řízení s velkým potem účastníků podle správního řádu. Stavební úřad tedy ve smyslu § 144 odst. 6 správního řádu oznámení o zahájení územního řízení a další úkony v řízení doručoval účastníkům dle § 27 odst. 2 správního řádu veřejnou vyhláškou a účastníkům dle § 27 odst. 1 správního řádu jednotlivě a to v souladu s § 87 odst. 1 a 2 stavebního zákona. Ustanovení § 27 odst. 1 správního řádu se vztahuje na žadatele – stavebníka, neboť rozhodnutí upravuje práva a povinnosti pouze stavebníka, na další subjekty (dotčené osoby) se rozhodnutí nevztahuje, byť mohou být jejich práva a povinnosti rozhodnutím dotčeny. Tyto osoby však splňují definici účastníka řízení podle § 27 odst. 2 správního řádu, nikoli podle § 27 odst. 1 správního řádu. Z ustanovení § 27 odst. 1 správního řádu plyne, že vlastníci, kteří jsou osobou odlišnou od stavebníka, spadají do kategorie § 27 odst. 2. Jejich práva a povinnosti jsou dotčena, ale nevytvářejí se žadatelem společenství práv nebo povinností. V rozhodnutí se upravují práva a povinnosti stavebníka nikoli vlastníka pozemku (jsou-li osoby odlišné). Oznámení o zahájení územního řízení stavební úřad i v řízení s velkým potem účastníků řízení doručil dotčeným orgánům jednotlivě, stejně je doručováno také územní rozhodnutí. Obci, která je účastníkem řízení podle § 85 odst. 1 písm. b) se doručuje jednotlivě. Dnem vyvěšení je den vyvěšení na úřední desce správního orgánu, který je stavebním úřadem, v tomto případě tedy Městský úřad Mikulov, na které bylo oznámení o zahájení územního řízení vyvěšeno dne 01. 02. 2018 a sejmuto dne 05. 03. 2018. Ve stejné lhůtě bylo zahájení oznámeno též způsobem umožňujícím dálkový přístup. Dále stavební úřad v souladu s § 89 odst. 5 stavebního zákona poučil účastníky řízení o podmínkách pro uplatnění námitek, o uplatnění připomínek veřejnosti ve smyslu zákona EIA a závazných stanovisek dotčených orgánů podle § 89 odst. 1 až 4 stavebního zákona a sdělil, že závazná stanoviska, která mohou dotčené orgány uplatňovat podle § 4 odst. 4 stavebního zákona, a námitky účastníků řízení musí být uplatněny nejpozději při veřejném ústním jednání; jinak se k nim nepřihlíží. Dále sdělil, že v územním řízení lze připomínky veřejnosti dle § 89 odst. 1 stavebního zákona uplatnit nejpozději při veřejném ústním jednání, protože tuto lhůtu stavební úřad výslovně stanovil pro uplatnění připomínek i jako součást oznámení o navazujícím řízení podle § 9b odst. 1 zákon EIA; jinak se k nim nepřihlíží. Součástí oznámení zahájení územního řízení podle § 87 odst. 2 stavebního zákona byla informace o navazujícím řízení podle zákona EIA, která obsahovala také informace o možnostech obce dotčené záměrem a dotčené veřejnosti účastnit se navazujícího řízení podle § 9c odst. 3 a 4 tohoto zákona. Současně v tomto oznámení byla účastníkům řízení v souladu s ustanovením § 36 odst. 3 správního řádu dána možnost vyjádřit se k podkladům rozhodnutí ve lhůtě 5 dnů ode dne veřejného ústního jednání.

Ve lhůtě pro podání námitek účastníků řízení, připomínek veřejnosti ve smyslu zákona EIA a závazných stanovisek dotčených orgánů obdržel stavební úřad námitky, které podali účastníci řízení:

Dne 27. 02. 2018, pod č. j. MUMI 18010222 spolek „Občané za ochranu kvality bydlení v Brně – Kníničkách, Rozdrojovicích a Jinančovicích, z. s.“, IČ: 266 53 486, U luhu 23, 635 00 Brno, dne 28. 02. 2018, pod č. j. MUMI 18010365 Spolek Obchvat, z. s., IČ: 266 06 119, Stojanova 766/7, 669 02 Znojmo, dne 28. 02. 2018, pod č. j. MUMI 18010469 Spolek „Občanské sdružení Dolní Dunajovice proti R52, z. s.“, IČ: 22732543, Hlavní 130, 691 85 Dolní Dunajovice, dne 05. 03. 2018 pod č. j. MUMI 18010942 Spolek „Za čisté a klidné Modřice z. s.“, IČ: 22733248, U Hřiště 830, 664 42 Modřice, dne 06. 03. 2018 pod č. j. MUMI 18011323 Alena Kališová, Sklepní 551, 691 85 Dolní Dunajovice, dne 06. 03. 2018 pod č. j. MUMI 18011254 Kateřina Serbajlová, Spálený kopec 1205/3, 692 01 Mikulov, dne 06. 03. 2018 pod č. j. MUMI 18011255 Pavel Serbajlo, Spálený kopec 1204/2, 692 01 Mikulov, dne 07. 03. 2018 pod č. j. MUMI

18011517 Spolek „Nová Ves proti průtahu obcí R52“, IČ: 22861980, Nová Ves 138, 691 23 Pohořelice, dne 07. 03. 2018 pod č. j. MUMI 18011524 Spolek „Občané za D43 jako obchvat celého Brna, z. s.“, IČ: 75053446, Opálkova 758/16, Bystrc, 635 00 Brno, dne 08. 03. 2018 pod č. j. MUMI 18011761 Pěkný jih z. s., IČ: 22725351, Moravanská 159/86, Přízřenice, 619 00 Brno, dne 09. 03. 2018, pod č. j. MUMI 18011905 Spolek „Občané za ochranu kvality bydlení v Brně – Bosonohách“, IČ: 26660407, Pražská 469/29, Bosonohy, 642 00 Brno, dne 07. 03. 2018 pod č. j. MUMI 18011531, Spolek „NEBOJSA“, IČ: 26644479, Bavory 12, 692 01 Mikulov, dne 28. 02. 2018 pod č. j. MUMI 18010401 Ministerstvo obrany, agentura hospodaření s nemovitým majetkem, Svatoplukova 2687/84, Brno

Dne 12. 03. 2018, pod č. j. MUMI 18012131 Spolek „Občané za ochranu kvality bydlení a životního prostředí v Troubsku, z. s.“, IČ: 26986043, Hodakova 582/27, 664 41 Troubsko – tyto námítky byly podány opožděně, tedy po lhůtě 09. 03. 2018.

Námítky budou citovány a odůvodněny níže v části odůvodnění.

Podklady pro vydání rozhodnutí k zúžené žádosti:

---

- Ministerstvo dopravy, Nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12 Praha, 628/2016-910-IPK/3
- Ministerstvo vnitra, Oddělení dopravního inženýrství, Nad Štolou 936/3 Praha, 7MV- 34573-2/OBP-2016
- Ministerstvo zdravotnictví, oddělení Český inspektorát lázní a zříděl, Palackého nám. 4, Praha 2, MZDR 11035/2016-2/OZD-ČIL-Pr
- Ministerstvo životního prostředí, orgán ochrany přírody a krajiny - ZPF, Vršovická 65, 100 10 Praha 10, 62397/ENV/16, JMK 118185/2016, č. j. 2617/560/16, 78056/ENV/16
- Krajský úřad Jihomoravského kraje, Odbor dopravní správy, Žerotínovo náměstí 3/5, Brno, JMK 18952/2016, JMK 151604/2016
- Krajský úřad Jihomoravského kraje, Odbor dopravní správy, Žerotínovo náměstí 3/5, Brno, JMK 178150/2016
- Krajský úřad Jihomoravského kraje, Odbor rozvoje dopravy, Žerotínovo nám. 3/5, Brno, JMK 19206/2016
- Krajský úřad Jihomoravského kraje, Odbor rozvoje dopravy, Žerotínovo nám. 3/5, Brno, JMK 29115/2016
- Krajský úřad Jihomoravského kraje, Odbor životního prostředí, Žerotínovo náměstí 3/5, Brno, JMK 39376/2016, JMK 158199/2015, JMK 19318/2017
- Městský úřad Mikulov, Odbor rozvoje a živnostenského podnikání, Náměstí 1, Mikulov, MUMI 16003540/3500/HROJ
- Městský úřad Mikulov, Odbor stavební a životního prostředí, Náměstí 1, Mikulov, MUMI 16005732
- Městský úřad Mikulov, Odbor stavební a životního prostředí - ZPF, Náměstí 1, Mikulov, MUMI 16003972
- Městský úřad Mikulov, Odbor stavební a životního prostředí – silniční správní úřad, Náměstí 1, Mikulov, MUMI 16021146, MUMI 16005732
- Městský úřad Mikulov, Odbor stavební a životního prostředí – silniční správní úřad, Náměstí 1, Mikulov, MUMI 16018931, MUMI 16031178
- Městský úřad Mikulov, Odbor stavební a životního prostředí – orgán ochrany ovzduší, Náměstí 1, Mikulov, MUMI 16039795
- Městský úřad Mikulov, Odbor stavební a životního prostředí – vodoprávní úřad, Náměstí 1, Mikulov, MUMI 17000030

- Městský úřad Mikulov, Odbor stavební a životního prostředí – orgán odpadového hospodářství, Náměstí 1, Mikulov, MUMI 16039355
- Městský úřad Mikulov, Odbor stavební a životního prostředí – orgán ochrany přírody, Náměstí 1, Mikulov, MUMI 16011777, MUMI 16020091, MUMI 16020277, MUMI 17009069
- Městský úřad Mikulov, Odbor stavební a životního prostředí – orgán státní správy lesů, Náměstí 1, Mikulov, MUMI 16007834, MUMI 16008063
- Agentura ochrany přírody a krajiny ČR, Regionální pracoviště Jižní Morava, Náměstí 1, 692 01 Mikulov, č. j. 02338/JM/17, č. j. 01416/JM/16, č. j. 00960/JM/16, č. j. SR/0433/JM/16-3, č. j. 00961/JM/16, SR/0050/JM/2016-8, č. j. 01955/JM-16, č. j. 00348/JM/16, č. j. SR/0522/JM/2016-3, č. j. SR/00523/JM/2016-3, SR/0452/JM/2015-3
- Český báňský úřad, Obvodní báňský úřad pro území krajů Jihomoravského a Zlínského kraje, Cejl 13, Brno, SBS 04143/2016
- Generální ředitelství cel, Budějovická 7, Praha, 8120/2016-900000-131
- Lesy České republiky, s.p., Lesní závod Židlochovice, Tyršova 1, Židlochovice, LCR004/000962/2016
- Lesy České republiky, s.p., Správa toků - oblast povodí Dyje, Jezuitská 13, Brno, LČR952/000611/2016
- Policie ČR, Krajské ředitelství policie JMK, Odbor služby dopravní policie, Kounicova 24, Brno, KRPB-32126-1/ČJ-2016-0600DP-SED
- Ředitelství silnic a dálnic ČR, Generální ředitelství, Čerčanská 2023/12, Praha 2676/18200/2016, 797/16/22400, 000250/11300/2017, 2016/003/0105
- Ředitelství silnic a dálnic ČR, Závod Brno, Šumavská 33, Brno, 1170/16-22200
- Správa a údržba silnic Jihomoravského kraje, příspěvková organizace kraje, ředitelství Ořechovská 35, Brno, 1893/2016
- Drážní úřad sekce stavební, Nerudova 773/1, Olomouc, MO-SOO0212/16-4/Vb DUCR-25122/16/Vb
- Povodí Moravy, s. p. ředitelství podniku, Dřevařská 11, Brno, PM050148/2016-203/Fi
- Hasičský záchranný sbor Jihomoravského kraje, Územní odbor Břeclav, Smetanovo nábřeží 13, Břeclav, HSBM-4-172-2/4-POKŘ-2016
- Krajská hygienická stanice Jihomoravského kraje, územní pracoviště Břeclav, Sovadinova 12, Břeclav, KHSJM 13501/2016/BV/HOK
- Zeměměřičský úřad, Pod sídlištěm 1800/9, Praha, 54/ZÚ-00424/2016-13200
- Ministerstvo obrany ČR, Agentura hospodaření s nemovitým majetkem, Odbor územní správy majetku Brno, Svatoplukova 2687/84, Brno, 662-3/2016-6440, 73-195/2016-8201
- Ministerstvo životního prostředí, odbor posuzování vlivů na životní prostředí a integrované prevence, Praha, pod č. j. MZP/2017/710/3057, MZP/2017/710/2085, 19817/ENV/16
- Krajská hygienická stanice JmK, územní pracoviště Břeclav, č. j. KHSJM 02118/2018/BV/HOK, č. j. KHSJM 62405/2017/BV/HOK
- Krajský úřad JmK, odbor dopravy, Žerotínovo nám. 3, 601 82 Brno, č. j. JMK 151366/2017
- ČD – Telematika a.s., Pernerova 2819/2a, 130 00 Praha 3, zn. 597/2018, zn. 2793/2016
- ČEPS, a.s., Elektrárenská 774/2, 101 52 Praha 10, zn. 18408, zn. 14749

- České radiokomunikace a.s., Skokanská 2117/1, 169 00 Praha 6, zn. UPTS/OS/185253/2018, UPTS/OS/162000/2017
- Dial Telecom a. s., Křížikova 237/36a, 186 00 Praha 8, zn. CR459790
- E.ON Česká republika, s.r.o., F. A. Gerstnera 2151/6, 370 01 České Budějovice, zn. E7456-16225611, zn. S40325-16225687, E456-16157787, S40325-16163510,
- GridServices, s.r.o., Plynářská 1, 602 00 Brno, zn. 5001650264, zn. 5001650248, zn. 5001647357, zn. 5001221821, zn. 5001221818, zn. 5001274440, zn. 5001274441, zn. 5001272443
- Česká telekomunikační infrastruktura, a.s., Olšanská 2681/6, 130 00 Praha 3, č. j. 505944/18, č. j. POS-505944/18Sob, 714524/15, POS-714524/15zpr
- SŽDC s.o., Dlážďená 1003/7, 110 00 Praha 1, zn. 10389/2018-SŽDC-13/14, 5564/2016-SŽDC-OR BRNO-OPS-116/14
- T-Mobile Czech Republic a.s., Tomíčková 2144/1, 148 00 Praha 4, zn. E00962/18, E00982/18, E00983/18, E00984/18, E01349/17, E01352/17, E01353/17, E01355/17, E01356/17
- Infotel, spol. s r.o., Novolišeňská 2678/18, 628 00 Brno-Líšeň, zn. E000445/18
- Vodafone Czech Republic a.s., Náměstí Junkových 2, 155 00 Praha 5, zn. 180109-092866341, 170111-142325713
- Itself s.r.o., Pálavské náměstí 4343/11, 628 00 Brno, č. j. 18/000128, č. j. 16/000374
- Net4gas, s.r.o., Na Hřebenech II 1718/8, 140 21 Praha 4, zn. 213/18/OVP/N, 839/16/OVP/N
- UPC Česká republika, s. r. o., Závišova 5, 140 00 Praha 4, č.E000896/17
- Vodovody a kanalizace Břeclav, a.s. Čechova 23, 690 11 Břeclav, č. j. POZ-2016-000701
- ČEPRO, a.s., Dělnická 213, 170 04 Praha 7, sp. Zn. 4866/16
- MERO ČR, a.s., Veltruská 748, 278 01 Kralupy nad Vltavou, č. j. 2016/03/8779
- Ministerstvo životního prostředí, orgán posuzování vlivů na životní prostředí – stanovisko ze dne 13.05.2005 pod č.j. 4061/OPVI/05

Podklady, které byly předloženy k žádosti v roce 2010 již stavební úřad vzhledem k rozsáhlosti rozhodnutí nevypisoval, jelikož jsou pro upravenou, respektive zúženou žádost irelevantní a byla nahrazena novými podklady a doklady výše uvedenými.

Stavební úřad v územním řízení přezkoumal žádost o vydání územního rozhodnutí o umístění navržené stavby z hledisek uvedených v ustanovení § 90 stavebního zákona a posoudil, zda je záměr žadatele v souladu: a) s vydanou územně plánovací dokumentací, b) s cíli a úkoly územního plánování, zejména s charakterem území, s požadavky na ochranu architektonických a urbanistických hodnot v území, c) s požadavky tohoto zákona a jeho prováděcích právních předpisů, zejména s obecnými požadavky na využívání území, d) s požadavky na veřejnou dopravní a technickou infrastrukturu, e) s požadavky zvláštních právních předpisů a se stanovisky dotčených orgánů podle zvláštních právních předpisů, popřípadě s výsledkem řešení rozporů a s ochranou práv a právem chráněných zájmů účastníků řízení.

Stavební úřad v průběhu zemního řízení přezkoumal předloženou žádost na umístění stavby z hledisek uvedených v § 90 stavebního zákona.

Z těchto ustanovení vyplývají jednotlivé požadavky:

- a) zda je záměr žadatele v souladu s vydanou územně plánovací dokumentací
- b) zda je záměr žadatele v souladu s cíli a úkoly územního plánování, zejména s charakterem území, s požadavky na ochranu architektonických a urbanistických hodnot v území

Ad a)

Stavební úřad zkoumal, zda je předložený návrh na umístění předmětné stavby v souladu s předpoklady pro výstavbu a s udržitelným rozvojem území, spočívající ve vyváženém vztahu podmínek pro příznivé životní prostředí, pro hospodářský rozvoj a pro soudržnost společenství obyvatel území a který uspokojuje potřeby současné generace, aniž by ohrožoval podmínky života generací budoucích.

a) Soulad s vydanou územně plánovací dokumentací: Hlavní část stavby prochází jihozápadní částí katastrálního území Mikulov na Moravě, v obchvatu zastavěné části města Mikulov.

Umísťovaná stavba koresponduje s koridory vymezenými v územně plánovací dokumentaci kraje tj. v Zásadách územního rozvoje Jihomoravského kraje (dále jen „ZÚR JMK“), které byly vydány Zastupitelstvem Jihomoravského kraje dne 05. 10. 2016 a nabyly účinnosti dne 03. 11. 2016. Zásady územního rozvoje jsou závazné pro pořizování a vydávání územních plánů, regulačních plánů a pro rozhodování v území. Rovněž stanovují ve vymezených oblastech, plochách a koridorech požadavky na jejich využití, kritéria a podmínky pro rozhodování o možnostech změn v území a pro jejich posuzování, zejména s ohledem na jejich budoucí význam, možná ohrožení, rozvoj, útlum, preference a rizika v území. Mohou vymezit plochy a koridory, s cílem prověřit možnosti budoucího využití, jejich dosavadní využití nesmí být měněno způsobem, který by znemožnil nebo podstatně ztížil prověřované budoucí využití.

V ZÚR JMK je koridor pro kapacitní silnice R52 Pohořelice – Mikulov – Drasenhofen / Rakousko (E461) z politiky územního rozvoje, vymezením koridoru dálnice DS04 D52 Pohořelice – Mikulov – hranice ČR / Rakousko, včetně souvisejících staveb (veřejně prospěšná stavba) takto:

Vedení koridoru: MÚK Pohořelice-jih – Ivaň – Perná – Mikulov – hranice ČR / Rakousko.

- Šířka koridoru: 200 m, včetně doprovodné komunikace.
- Plocha MÚK Mikulov - sever: kruhová výseč o poloměru 340 m.
- Plocha MÚK Mikulov – jih: plocha proměnlivé šíře vymezená obalovou křivkou dvou kružnic o poloměrech 180 m.

Záměr je vymezen jako veřejně prospěšná stavba. Umísťovaná stavba je tedy v souladu se ZÚR JMK.

b)

Město Mikulov má schválenou územně plánovací dokumentaci „Územní plán sídelního útvaru Mikulov“.

Územní plán města Mikulov byl schválen usnesením zastupitelstva města dne 13. 05. 1996 a změněn v celém rozsahu správního území Změnou č. 1. Změna č. 1 Územního plánu sídelního útvaru Mikulov (dále jen „ÚP SÚ Mikulov“ byla schválena zastupitelstvem dne 13. 09. 2001 a její závazná část byla vydána obecně závaznou vyhláškou města Mikulov č. 1/2001. Územní plán byl dále měněn:

- Změnou č. 2 schválenou usnesením Zastupitelstva města Mikulov č.30/2006/E ze dne 14. 02. 2006, jejíž závazná část byla vydána obecně závaznou vyhláškou č. 1/2006,
- Změnou č. 3 schválenou usnesením Zastupitelstva města Mikulov, č. 3/2006/F dne 13. 12. 2006, jejíž závazná část byla vyhlášena obecně závaznou vyhláškou č. 3/2006 o závazných částech ÚP SÚ Mikulov
- Změnou č. 4 schválenou usnesením Zastupitelstva města Mikulov, usnesení č. 12/2007/F ze dne 12. 12. 2007, jejíž závazná část byla vydána opatřením obecné povahy o závazných částech ÚP SÚ Mikulov
- Změnou č. 5A schválenou usnesením Zastupitelstva města Mikulov, usnesení č. 28/2009/F ze dne 11. 11. 2009, jejíž závazná část byla vydána opatřením obecné povahy o závazných částech ÚP SÚ Mikulov.
- Změnou č. 6 schválenou usnesením Zastupitelstva města Mikulov, usnesení č. 31/2010/F ze dne 08. 02. 2010, jejíž závazná část byla vydána opatřením obecné povahy o závazných částech ÚP SÚ Mikulov.

- Změnou č. 7 schválenou usnesením Zastupitelstva města Mikulov, usnesení č. 7/2011/G ze dne 21. 09. 2011, jejíž závazná část byla vydána opatřením obecné povahy o závazných částech ÚP SÚ Mikulov.
- Změnou č. 8 schválenou usnesením Zastupitelstva města Mikulov, usnesení č. 14/2012/G ze dne 20. 06. 2012, jejíž závazná část byla vydána opatřením obecné povahy o závazných částech ÚP SÚ Mikulov.

Výše uvedená územně plánovací dokumentace je uložena v kanceláři č. 227 Městského úřadu v Mikulově, Odboru stavební a životního prostředí, a dále je zveřejněna na webových stránkách města Mikulova: <http://www.mikulov.cz/mesto-mikulov/samosprava-mesta/koncepcni-a-rozvojove-materialy/>

Ve Změně č. 1 ÚP SÚ Mikulov je vymezena jako veřejně prospěšná stavba „D1.39 rychlostní silnice R 52“, na kterou se vztahuje možnost vyvlastnění dle § 170 stavebního zákona. Z hlediska zásad uspořádání dopravy je v území závazně vymezen koridor pro D1.39 ve výkrese „Dopravní řešení“ a ve výkrese „Veřejně prospěšné stavby“. Šířka koridoru: 200 m, křižovatka Mikulov – sever, napojení na komunikaci II/414, křižovatka Mikulov – jih, napojení na komunikaci I/52.

Umísťovaná stavba je zcela v souladu s vedením koridoru a s řešením v křižovatce Mikulov – sever. Křižovatka Mikulov – Jih není obsahem řešení, napojení na komunikaci I/52 je vedeno v rámci a v rozsahu šířky koridoru dle platného ÚP SÚ Mikulov s tím, že II. etapa stavby, jenž není předmětem tohoto rozhodnutí, předpokládá napojení řešeného úseku na další související úseky R52, zejména od Brna a dále pak napojením na dobudovanou rakouskou dálnici A5. Stavby nejsou podmiňující, avšak z hlediska dopravně-inženýrského jsou velmi žádoucí pro celkový efekt využití řešené stavby.

Z výše uvedeného vyplývá, že projednávaný záměr je v souladu s vydanou územně plánovací dokumentací města.

#### Ad b)

Soulad s cíli a úkoly územního plánování, zejména s charakterem území, s požadavky na ochranu architektonických a urbanistických hodnot v území: Cíle a úkoly územního plánování jsou stanoveny ve stavebním zákoně v § 18 a § 19. Územní plánování je definováno jako nástroj veřejné správy, určený pro regulaci rozvoje území. Cílem územního plánování je zachování a vyvažování podmínek pro příznivé životní prostředí, pro hospodářský rozvoj a pro soudržnost společenství obyvatel území, aby bylo dosaženo obecně prospěšného souladu veřejných a soukromých zájmů na rozvoji území. Prostřednictvím územního plánování se mají vytvářet předpoklady pro výstavbu a pro udržitelný rozvoj území. Udržitelný rozvoj území uspokojuje potřeby současné generace, aniž by ohrožoval podmínky života generací budoucích. Předpoklady pro udržitelný rozvoj území jsou zajišťovány řešením účelného využití a prostorového uspořádání území pro dosažení souladu veřejných a soukromých zájmů na rozvoji území. Za tím účelem je sledován společenský a hospodářský potenciál rozvoje. Nástroje územního plánování slouží k prosazování cílů a úkolů územního plánování v území na národní, regionální a místní úrovni. Základními nástroji územního plánování jsou územně plánovací podklady, územně plánovací dokumentace a územní rozhodnutí. Základní úkoly územního plánování jsou plněny především při pořizování územně plánovací dokumentace, a to úřadem územního plánování. Jejich hodnocení probíhá již při pořizování územního plánu a jeho změn. Zásadním úkolem, který je sledován a vyhodnocován při územním řízení, je posouzení vlivu změny v území na veřejnou dopravní a technickou infrastrukturu. V tomto případě se jedná o regionální i nadregionální dopravní stavbu. Předmětem územního rozhodnutí je úsek stavby 5206 v km 34,550 – 38,445 projektového staničení, který je součástí dostavby chybějícího úseku rychlostní silnice R52, po novele zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, D52, dále jen R52 (D52), mezi Pohořelicemi a státní hranicí s Rakouskem. Tato komunikace je v celé trase (Brno – Rajhrad – Mikulov – st. hranice ČR/Rakousko) zařazena do hlavní evropské sítě TEN-T a je zařazena i do sítě mezinárodních silnic pod číslem E461. Vzhledem k tomu, že úsek Pohořelice – st. hranice je v současnosti tvořen pouze dvoupruhovou

směrově nerozdělenou silnicí I. třídy („silnice I/52“, převážně v kategorii S 11,5/80), je záměrem státu (v souladu s evropskou politikou) dostavba R52 (D52), ve čtyřpruhovém směrově rozděleném uspořádání s předpokládaným úplným dokončením do roku 2030. Etapizaci stavby a širší dopravní vztahy R52 (D52) uvádí přehledně výkres C.1. Z navrhované etapizace je zřejmé, že stavba 5206 v úseku km 34,550 – 38,445 (tzn. obchvat Mikulova) je určena k realizaci jako první v pořadí (I. etapa) a až do doby realizace navazujících částí bude tvořit izolovaný úsek R52 (D52) dočasně připojený na obou koncích na stávající silniční síť. Celý rozsah dostavby R52 (D52) je navrhován v kategorii R(D) 25,5/120 dle ČSN 73 6101, tedy jako dálnice 2. třídy. Řešený úsek stavby R52 (D52) mezi projektovým staničením km 34,550 – 38,445 se nachází v západní části katastrálního území Mikulov na Moravě, probíhá od severu k jihu napříč celým katastrálním územím. Součástí stavby jsou rovněž mimoúrovňová křížení, mostní estakáda, protihluková stěna, objekty součástí a příslušenství dálnice, odvodnění, přeložek kolidujících inženýrských sítí, terénní a vegetační úpravy. Stavba, vzhledem ke svému charakteru, svým stavebně-technickým řešením významně neovlivní stávající způsob využití území, ani nebude mít vliv na architektonickou či urbanistickou hodnotu území a je umisťována v ploše k takovému účelu určené. Totu skutečnost potvrzují souhlasná závazná stanoviska dotčených orgánů, konkrétně Městský úřad Mikulov, Odbor stavební a životního prostředí, orgán ochrany přírody a krajiny, který tuto skutečnost odůvodňuje v závazném stanovisku ze dne 15. 03. 2017, pod č. j. MUMI 17009069: *Pro stavbu rychlostní silnice R52, stavbu 5206 Perná – státní hranice ČR/Rakousko byla zpracována studie vlivu stavby na krajinný ráz pro upravená územní řízení. Studie byla vypracována pod vedením doc. Ing. arch. Ivana Vorla, CSc. Studie pochází z května 2015. Ze závěrů zpracované studie vyplývá, že zásah navrhovaného záměru do přírodních hodnot nebude tak silný, že by představoval snížení hodnot krajinného rázu nebo degradaci významu přírodně cenných lokalit tak, že by došlo ke změně rázu krajiny. Úhrnný vliv na rysy a hodnoty přírodní charakteristiky je klasifikován jako slabý až středně silný. V rámci studie byl vyhodnocován vliv na rysy a hodnoty kulturní a historické charakteristiky území a na základě vyhodnocení definovaných indikátorů důležitých znaků v území byl úhrnný vliv klasifikován jako slabý až středně silný. V tomto případě je konstatováno, že v důsledku zvýšení provozu, zkapacitnění komunikace, provedení terénních úprav a doplnění technické infrastruktury v území dojde ke změně charakteru a vzhledu krajiny, přesto je tento vliv hodnocen jako středně silný. Předložené posouzení vlivu stavby na krajinný ráz se zabývá i hodnocením vlivu na významné krajinné prvky (dále jen „VKP“). Omezení či snížení významu VKP v krajině se může projevit jak fyzicky (přímý zásah do území VKP), tak vizuálně. V okolí navrženého záměru se vyskytují pouze VKP ze zákona (3 x vodní tok a 2 x les). Stavbou obchvatu Mikulova dojde k fyzickému zásahu do některých VKP, ale převážně se jedná o zásah do ne příliš významných vodotečí a lesních pozemků – větrolamů, ve špatném zdravotním stavu. Vliv stavby v souhrnu byl vyhodnocen jako slabý. Studie vlivu stavby na krajinný ráz hodnotí i vliv dopravní stavby na kulturní dominanty. V tomto případě se cenné kulturní dominanty objevují především ve vazbě na vlastní historické jádro města Mikulov, které je současně Městskou památkovou rezervací Mikulov a dále pak na Svatý kopeček s řadou sakrálních staveb křížové cesty. V posouzení je uvedeno, že navržený záměr vzhledem ke svému charakteru stavby a trase mimo tato významná historická centra nemůže mít takový vliv, aby snížila význam těchto dominant. Navržený záměr v tomto případě nemá vliv na kulturní dominanty v území. Stavba rychlostní silnice R52, stavba 5206 Perná – státní hranice ČR/Rakousko byla posuzována i v pohledech z vysoko položených míst, případně hojně turisticky navštěvovaných tras, v úseku 2 km od osy komunikace. Tato místa byla označena jako referenční trasy. Na základě vyhodnocení vizuálního uplatnění rozšířené komunikace, je hodnoceno její uplatnění v okolní krajině jako slabé, tedy jedná se o slabý vliv na hodnoty krajinného rázu v trase komunikace. Dále se z hlediska ochrany přírody a krajiny, vzhledem k umístění části navrhované stavby v území Chráněné krajinné oblasti Pálava, dotčený orgán, hájící tyto zájmy, Agentura ochrany přírody a krajiny ČR, která ve svém odůvodnění závazného stanoviska vydaného dne 12. 01. 2017, pod č. j. SR//0522/JM/2016-3, uvádí následující: Stavba 5206.1 – obchvat Mikulova, úsek projektového staničení km 37,350 po km 38,445 v katastrálním území Mikulov na Moravě je navržena v území, které bylo podle § 25*



ZOPK vyhlášeno Chráněnou krajinnou oblastí Pálava (CHKO Pálava). Hospodářské využívání tohoto území se provádí podle zón odstupňované ochrany tak, aby se udržoval a zlepšoval jeho přírodní stav a byly zachovány a vytvářeny optimální ekologické funkce. K bližšímu způsobu ochrany přírody v CHKO Pálava byly vymezeny čtyři zóny odstupňované ochrany. Rozsah jednotlivých zón CHKO Pálava byl schválen Ministerstvem životního prostředí Protokolem č. j. OOP/2516/99 v roce 1999. Část předloženého záměru je navržena převážně ve III. zóně odstupňované ochrany přírody. Třetí zónu tvoří převážně zemědělské pozemky doprovázené plochami zeleně, jako jsou větrolamy, meze, remízky případně liniové prvky stromů podél vodotečí. Jedná se o území s menší přírodní hodnotou, ale důležitá pro doplnění systému významných biotopů chráněné krajinné oblasti. Obchvat Mikulova je novou částí dopravní infrastruktury směřované do současné zemědělské krajiny. Podle plánu péče o území CHKO Pálava lze připustit výstavbu nových silnic, přeložek a obchvatů obcí v rozsahu, který významně nenaruší vzhled krajiny, nepotlačí její typické znaky a nenaruší lokality s chráněnými přírodními fenomény. Ze závěru biologického hodnocení dle § 67 ZOPK zpracovaného pro stavbu vyplývá, že realizací záměru nedojde k likvidaci biologicky cenných biotopů. Realizace stavby nové komunikace, až na jeden případ mimo území CHKO, se nedotkne žádných významných nebo cenných společenstev a většinu zasažené plochy tvoří orná půda. Posuzovaný úsek obchvatu města Mikulov je řešen v koridoru vymezeném Územním plánem Mikulov pro dopravní infrastrukturu. Pro navržený investiční záměr bylo zpracováno Posouzení vlivu stavby na krajinný ráz. Ze závěru posouzení vyplývá, že „zásahy do znaků jedinečného a neopakovatelného významu jsou maximálně slabé až středně silné“. Ze závěru rovněž plyne, že „realizace stavby povede ke změně krajinného rázu, ne však k prostorovému snížení, nebo setření cenných hodnot stávající krajiny“. Na základě závěrů předložených odborných podkladů v porovnání s cíli deklarovanými v Plánu péče o CHKO na období 2016 – 2025 Agentura dospěla k závěru, že tato dopravní stavba je v území přípustná.

Stavba rychlostní silnice R52, stavba 5206.1 – obchvat Mikulova zasahuje i do IV. zóny odstupňované ochrany přírody. Jedná se o plochy historicky pozměněné člověkem, využívané plochy sídel. V případě nové komunikace se jedná o jižní okraj města Mikulov, s řadou průmyslových podniků, menších podnikatelských areálů, areálem čistírny odpadních vod a podobně. V určitých segmentech se jedná zastavěné území města. Jedná se o území bez přítomnosti významných přírodních lokalit. V tomto území je tedy nová stavba dopravní infrastruktury přípustná vzhledem k charakteru a dotčenosti takových ploch.

Obchvat Mikulova, část na území CHKO Pálava prochází, z větší části, oblastí krajinného rázu C – sníženiny úvalů (podle Vyhodnocení krajinného rázu CHKO z roku 2003, ing. Bínová) jedná se o rovinatou polní krajinu rozdělenou kompaktními větrolamy a liniovými porosty podél toků a komunikací. Krajina je otevřená do dálky, pouze ojediněle v ní vystupují terénní vyvýšeniny (Šibeniční vrch, vršek mezi rybníkem Šibeník a státní hranicí). V celkovém vzhledu krajiny se výrazně projevují stavby nepatrně převyšující horizonty stromového patra, výškové zásobníky, vodojemy, vedení el. energie atd.

V zemědělské krajině se výrazně projevuje vápencový výchoz PR Šibeničník, který je výraznou přírodní enklávou. Jeho význam je umocněn přítomností vodní hladiny rybníka Šibeník v úpatí tohoto vrchu. PR Šibeničník je významnou lokalitou se stepními druhy rostlin a živočichů. Přírodní rezervace a území spojující Bažantníci s tímto výchozem patří do oblasti krajinného rázu A, což

jsou vlastní Pavlovské vrchy. Je to krajina, ve které se přírodní dominantou staly výchozy vápencových bradel. V tomto případě jde o samostatný menší výchoz na pomyslné linii vrcholů vedoucích od PR Tuřold, PR Svatý kopeček, Bažantnice a PR Šibeničník. Tyto monumentální vrcholy se uplatňují z dálkových pohledů v rovinaté krajině.

Stavba obchvatu Mikulova prochází místem krajinného rázu 3.2 Šibeničník, pro toto místo krajinného rázu je doporučeno k ochraně krajinného rázu uplatňovat podmínky běžné ochrany krajinného rázu. Pozitivní dominantou území je vrch Šibeničník, harmonické vztahy jsou patrné z rybníční a mokřadní enklávy rybníka Šibeník.

*Pro stavbu rychlostní silnice R52, stavba 5206 Perná – státní hranice ČR/Rakousko byla zpracována studie vlivu stavby na krajinný ráz pro upravené územní řízení. Studie byla zpracována pod vedením doc. Ing. arch. Ivana Vorla, CSc., autorizovaného architekta a člena IFLA. Studie pochází z května 2015. Ze závěrů zpracované studie vyplývá, že zásah navrhovaného záměru do přírodních hodnot nebude tak silný, že by představoval snížení hodnot krajinného rázu nebo degradaci významu přírodně cenných lokalit tak, že by došlo ke změně rázu krajiny. Úhrnný vliv na rysy a hodnoty přírodní charakteristiky je klasifikován jako slabý až středně silný. V rámci studie byl vyhodnocován vliv na rysy a hodnoty kulturní a historické charakteristiky území a na základě vyhodnocení definovaných indikátorů důležitých znaků v území byl úhrnný vliv klasifikován jako slabý až středně silný. V rámci studie byl posuzován i vliv stavby na zvláště chráněná území, přičemž byl brán v potaz jak možný vliv na předměty ochrany zvláště chráněného území, tak i možný vizuální vliv. To znamená snížení významu přírodní plochy v krajině, její podíl na stabilizaci území z hlediska variability a funkčnosti těchto ploch v krajině (PR Šibeničník, PP Růžový vrch, PP Anenský vrch). V tomto případě je konstatováno, že v důsledku zvýšení provozu, zkapacitnění komunikace, provedení terénních úprav a doplnění technické infrastruktury v území dojde ke změně charakteru a vzhledu krajiny, přesto je tento vliv hodnocen jako středně silný. Předložené posouzení vlivu stavby na krajinný ráz se zabývá i hodnocením vlivu na významné krajinné prvky (VKP). Omezení či snížení významu VKP v krajině se může projevit jak fyzicky (přímý zásah do území VKP), tak vizuálně. V okolí navrženého záměru se vyskytují pouze VKP ze zákona, pro území CHKO Pálava je to vodní tok a údolní niva (Mikulovský odpad, kanál Brod – Bulhary – Valtice, potok Včelínek). Stavbou obchvatu Mikulova dojde k fyzickému zásahu do některých VKP, ale převážně se jedná o zásah do ne příliš významných vodotečí. Vliv stavby v souhrnu byl vyhodnocen jako slabý. Studie vlivu stavby na krajinný ráz hodnotí i vliv dopravní stavby na kulturní dominanty. V tomto případě se cenné kulturní dominanty objevují především ve vazbě na vlastní historické jádro města Mikulov, které je současně Městskou památkovou rezervací Mikulov a dále pak na PR Svatý kopeček s řadou sakrálních staveb křížové cesty, kaple Sv. Šebestiána, výraznou bílou stavbou Božího hrobu na vrcholu přírodní rezervace. V posouzení je uvedeno, že navržený záměr vzhledem ke svému charakteru stavby a trase mimo tato významná historická centra nemůže mít takový vliv, aby snížila význam těchto dominant. Navržený záměr v tomto případě nemá vliv na kulturní dominanty v území.*

*Stavba rychlostní silnice R52, stavba 5206 Perná – státní hranice ČR/ Rakousko byla posuzována i v pohledech z vysoko položených míst, případně hojně turisticky navštěvovaných tras v úseku 2 km od osy komunikace. Tato místa byla označena jako referenční trasy. Na základě vyhodnocení vizuálního uplatnění rozšířené silnice, je hodnoceno její uplatnění v okolní krajině jako slabé, tedy jedná se o slabý vliv na hodnoty krajinného rázu v trase komunikace.*

*Agentura závěry Studie vlivu stavby na krajinný ráz zvažila v kontextu odborných podkladů vztahujících se k ochraně krajiny a krajinného rázu (Vyhodnocení krajinného rázu CHKO Pálava z roku 2003, Preventivní hodnocení krajinného rázu CHKO Pálava z roku 2011, Plán péče o CHKO Pálava na období 2016 – 2025) a dospěla k závěru, že stavba rychlostní silnice R52, stavba 5206.1 – obchvat Mikulova ovlivní krajinu a krajinný ráz území. Tento vliv však není takového charakteru, který by zcela zničil nebo změnil významné přírodní prvky v území nebo ovlivnil stabilizační funkce prvků v krajině. Podle záměrů stanovených v platném plánu péče o CHKO Pálava patří k dlouhodobým cílům zachování současného charakteru přírodních prvků a lokalit v zemědělské krajině, zachovat pestrost a variabilitu hospodaření na pozemcích. Podle závěru zpracovaného biologického hodnocení ke stavbě 5206.1 je zřejmé, že realizace rychlostní komunikace (v hodnoceném úseku) se nedotkne žádných významných nebo cenných společenstev a většinu zasažené plochy tvoří orná půda. Přímé narušení biotopů bude pouze na lokální úrovni.*

*Ze závěrů doložených odborných studií tedy vyplývá, že přírodní prvky v zemědělské krajině ohroženy případně zničeny nebudou, Agentura tedy stavbu vyhodnotila jako přípustný zásah do krajiny, tedy zásah, který není v rozporu s cíli uvedenými v platném plánu péče o CHKO Pálava.*

*Investor o vydání souhlasu podle § 12 odst. 2 ZOPK prostřednictvím svého zástupce požádal dne 8. 12. 2016 podáním, evidovaným pod č. j. 03033/JM/16. Po seznámení s doloženými podklady bylo dne 20. 12. 2016 zasláno městu Mikulov a přihlášeným občanským sdružením vyrozumění o řízení vedeném podle § 149 zákon č. 500/2004 Sb., správní řád, k vydání závazného stanoviska podle § 12 odst. 2 ZOPK pro územní řízení o umístění stavby rychlostní silnice R52, stavby 5206 Perná – státní hranice ČR/Rakousko, stavby 5206.1 – obchvat Mikulova. Obeslané spolky byly poučeny, že ve lhůtě do osmi dnů od doručení vyrozumění o vedeném řízení mají oznámit svou účast v řízení. Byla obeslána Česká společnost pro ochranu netopýrů, Špírkova 528/2, Praha 12, IČO 49370731 a Česká společnost ornitologická, Jihomoravská pobočka, Lidická 25/27, Brno, IČO 65353391 a Česká společnost ornitologická, Na Bělidle 252/34, 150 00 Praha 5 - Smíchov, IČO 49629549.*

*Žádný z obeslaných spolků ve stanoveném termínu na doručené vyrozumění ani výzvu k žadateli nereagoval. Proto v dalších krocích vedeného řízení již uvedené spolky nebudou obesílány.*

*Investor stavby, ŘSD Praha Agentuře doručil „Závazné stanovisko k ověření souladu obsahu stanoviska k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí vydaného dle § 10 odst. 1 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí pod č. j. 4061/OPVI/05 ze dne 13. 5. 2005. Doplněné závazné stanovisko je ze dne 23. 3. 2016 č. j. 19817/ENV/16 a je vydáno Ministerstvem životního prostředí. Závazné stanovisko k ověření souladu stanoviska EIA ke stavbě R52 ruší řadu původně stanovených podmínek pro fázi přípravy stavby.*

*K předmětnému záměru vydala Agentura souhlasné závazné stanovisko dle § 12 odst. 2 zákona již dne 12. 5. 2016 (č.j. 00960/JM/16). Investor podal novou žádost o posouzení a vydání závazného stanoviska z důvodu změn, kterých doznal projekt po vydání rozhodnutí o výjimce dle § 56 zákona (č.j. SR/0050/JM/2016-8 ze dne 16. 8. 2016). Změny, kterých doznala projektová dokumentace po vydání rozhodnutí dle § 56 zákona jsou dílčí a týkají se projektu vegetačních úprav. Jde zejména o nahrazení vegetačních prvků "Izolační zeleň" a "Rozvolněná izolační zeleň" převážně typem vegetačního prvku "Doprovodná zeleň", který lépe vyhovuje požadavkům na nezapojenou doprovodnou vegetaci. Důvodem těchto změn, jimiž Agentura podmínila povolení výjimky dle § 56 zákona, bylo zajištění kvality nově vznikajících biotopů xerothermního charakteru (tj. především bez zastínění travino-bylinného porostu souvislou výsadbou stromů a keřů, kterou navrhoval projekt vegetačních úprav v původní verzi). Ke zmírnění negativního vlivu na krajinný ráz byla v oblasti protihlukových opatření navíc doprovodná dřevinná skladba doplněna typem vegetačního prvku "Popínavá zeleň", který podstatným způsobem přispěje k začlenění technického prvku do krajiny.*

*Na základě těchto skutečností, na základě doložených odborných podkladů a studií o kvalitě území bylo rozhodnuto tak, jak je uvedeno ve výroku tohoto závazného stanoviska.*

*Záměr tedy nepřinese, co do funkčního využití území a charakteru území žádnou významnou změnu.*

Zajištění souladu záměru s cíli a úkoly územního plánování souvisí rovněž úzce s požadavky stavebního zákona a jeho prováděcích vyhlášek, zejména s obecnými požadavky na využívání území, zakotvenými ve vyhlášce č. 501/2006 Sb., ve znění pozdějších předpisů a s technickými požadavky na stavby, zakotvenými ve vyhlášce č. 268/2009 Sb., ve znění vyhlášky č. 20/2012 Sb., s požadavky vyhlášky č. 398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb, dále s požadavky na veřejnou dopravní a technickou infrastrukturu a s požadavky zvláštních právních předpisů, popř. s výsledkem řešení rozporů a s ochranou práv a právem chráněných zájmů účastníků řízení. Předpoklady pro udržitelný rozvoj území jsou tedy zajištěny. Lze tedy konstatovat, že projednávaný záměr je v souladu s cíli a úkoly územního plánování, s charakterem území i s požadavky na ochranu architektonických a urbanistických hodnot v území. Obecně význam navrhované komunikace je a bude nadále velmi vysoký. Její umístění je platnými územně plánovacími dokumentacemi daný a vzhledem k současné poloze v území a ostatní dopravní infrastruktuře ve městě plní nejen funkci dopravní nadmístního charakteru, ale vzhledem k tomu, že v posledním období velmi stoupá doprava městem, splňuje taktéž komfortní propojení mezi Pohorelicemi a Mikulovem

mimo zástavbu. Návrhem stavby dojde k podstatnému zlepšení stávajících poměrů v dané lokalitě z hlediska propojení území, bezpečnosti dopravy, eliminace vlivu dopravy na okolí.

Z ustanovení § 90 stavebního zákona vyplývají další jednotlivé požadavky:

- c) *Zda je záměr žadatele v souladu s požadavky tohoto zákona a jeho prováděcích právních předpisů, zejména s obecnými požadavky na využívání území*
- d) *Zda je záměr žadatele v souladu s požadavky na veřejnou dopravní a technickou infrastrukturu*

Ad c)

Stavební úřad v průběhu řízení zjistil, že umístění stavby a předložená projektová dokumentace stavby je v souladu s obecnými technickými požadavky na výstavbu ve smyslu vyhlášky č. 268/2009 Sb., o obecných požadavcích na stavby, ve znění pozdějších předpisů a vyhlášky č. 501/2006 Sb., o obecných požadavcích na využívání území, ve znění pozdějších předpisů a vyhlášky č. 398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb a že umístěním stavby nejsou ohroženy veřejné zájmy, ochrana životního prostředí, ochrana zdraví a života osob, ani nepřiměřeně omezena, či ohrožena práva a oprávněné zájmy účastníků řízení.

Zásadní pro posouzení návrhu předmětné zástavby stavbou technické a dopravní infrastruktury je posouzení vzájemných odstupů staveb a vlivu navrhované stavby na okolní nemovitosti a zajištění kontinuity výstavby. Podstatná je návaznost § 6 odst. 4, § 6 odst. 6, § 8 odst. 1,2,3, § 10 odst. 1, § 14 odst. 1, 2 vyhlášky č. 268/2009 Sb., o obecných požadavcích na stavby, ve znění pozdějších předpisů, na ustanovení § 20 odst. 1, § 20 odst. 4, § 20 odst. 5, § 23 odst. 1, § 23 odst. 2, § 23 odst. 5, § 24 písm. e), § 25 odst. 1 vyhlášky č. 501/2006 Sb., o obecných požadavcích na využívání území, ve znění pozdějších předpisů a na ustanovení § 2 odst. 1 vyhlášky č. 398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb.

Konkrétně stavební úřad posuzoval v územním řízení splnění požadavků vyhlášky č. 501/2006 Sb., o obecných požadavcích na využívání území, ve znění pozdějších předpisů dle následujících jednotlivých ustanovení:

Dle ustanovení § 20 odst. 1 – „V souladu s cíli a úkoly územního plánování a s ohledem na souvislosti a charakter území je obecným požadavkem takové vymezení pozemků, stanovování podmínek jejich využívání a umístování staveb na nich, které nezhoršuje kvalitu prostředí a hodnotu území“ – Stavební úřad posoudil (viz. výše) navržený záměr v souladu s cíli a úkoly územního plánování a došel k závěru, že umístění stavby je v souladu s cíli a úkoly územního plánování stanovenými v § 18 a § 19 stavebního zákona. Záměr respektuje charakter daného místa, je přiměřený měřítku okolní zástavby a nebude narušovat danou urbanistickou strukturu. Stavba svojí hmotou neovlivní charakter území, ani architektonické a urbanistické hodnoty v území, je umístována v ploše k takovému účelu určené, tj. ploše pro dopravu (viz. výše). Umístěním navrhovanému záměru, nedojde ke zhoršení kvality prostředí a hodnoty území nad přípustnou míru. Ve výrokové části tohoto rozhodnutí byly stanoveny podmínky pro zpracování dalšího stupně projektové dokumentace a realizaci stavby - zejména požadavky dotčených orgánů, a obecné požadavky stavebního úřadu pro umístování, které zajistí ochranu životního prostředí a veřejného zdraví. Další doklady, které tvoří přílohu žádosti o územní rozhodnutí (zejména stanovisko EIA, hluková studie, dendrologický průzkum, hodnocení vlivu stavby na krajinný ráz, rozptylová studie, pedologický průzkum, klimatologické údaje, hydrogeologický průzkum, korzní a geotechnický průzkum) dostatečně prokazují, že umístění stavby podstatně nezhorší kvalitu prostředí a hodnotu území.

Dle ustanovení § 20 odst. 4 - „Stavební pozemek se vždy vymezuje tak, aby svými vlastnostmi, zejména velikostí, polohou, plošným a prostorovým uspořádáním a základovými poměry, umožňoval umístění, realizaci a užívání stavby pro navrhovaný účel a aby byl dopravně napojen

na kapacitně vyhovující veřejně přístupnou pozemní komunikaci“ - stavba bude realizována na pozemcích, které jsou platnou územně plánovací dokumentací vymezeny pro tento druh stavby a z projektové dokumentace a jejich podkladů pro přípravu je patrné, že stavební pozemek odpovídá funkční ploše stavebního pozemku, svými vlastnostmi - velikostí, polohou, plošným a prostorovým uspořádáním - umožňuje umístění navrhovaného záměru. Pro umístění stavby bylo zpracováno geodetické zaměření a záborový elaborát, který obsahuje tabulky dotčených pozemků (je specifikován trvalý zábor, dočasný zábor nad 1 rok, dočasný zábor do 1 roku, předpoklad věčného břemene), z těchto dokladů je patrné vymezení pozemku pro stavbu. Stavba je navržena v úsecích, které na sebe budou dopravně napojeny v dalších etapách. Pro obsluhu území jsou rozhodujícími připojení komunikací nižšího významu na komunikaci R52 (D52) resp. jejich vzájemná křížení a dále napojení okolního území prostřednictvím účelových komunikací a sjezdů. Stavbou jsou konkrétně dotčeny: 1) stávající silnice I. až III. třídy (I/52, II/414 a III/0523) 2) stávající polní cesty a sjezdy. Řešený úsek komunikace je vůči městu Mikulov koncipován jako obchvat, který má odvést tranzitní dopravu mimo stávající průtah po silnici I/52. K uskutečnění dopravních vazeb mezi novým obchvatem a sítí ostatních silnic slouží dvě navrhované křižovatky: 1) MÚK Mikulov-sever se silnicí II/414 ve směrech Mikulov a Břeží 2) ÚK Mikulov-jih se stávající silnicí I/52 ve směrech Mikulov a st. hranice (dočasné řešení do doby realizace další etapy výstavby R52). Navrhovanou stavbou jsou vyvolány přeložky původní silnice I/52 a silnic II/414 a III/0523. Dále je zčásti přeložena a zčásti doplněna síť polních cest, která společně s novými a stávajícími sjezdy poslouží k zabezpečení přístupu do dotčených areálů (nemovitostí) a na polnosti. Jsou navrženy nové služební sjezdy do prostorů uvnitř křižovatek pro potřeby správce komunikací. Realizací stavby není narušena zásada zajištění přístupu na všechny současné nebo stavbou oddělované parcely katastru nemovitostí. Zajišťují to (kromě běžně používaných polních cest patrných v terénu nebo cest nově navržených) i další cesty, které jsou v katastru nemovitostí v současnosti zapsány a které jsou spolu s dalšími pozemky nyní zceleny do větších zemědělsky jednotně obhospodařovaných celků.

Dle ustanovení § 20 odst. 5 – stavební pozemek se vždy vymezuje tak, aby na něm bylo vyřešeno c) vsakování nebo odvádění srážkových vod ze zastavěných ploch nebo zpevněných ploch, pokud se neplánuje jejich jiné využití; přitom musí být řešeno 1. přednostně jejich vsakování, v případě jejich možného smísení se závadnými látkami umístění zařízení k jejich zachycení, není-li možné vsakování, jejich zadržování a regulované odvádění oddílnou kanalizací k odvádění srážkových vod do vod povrchových, v případě jejich možného smísení se závadnými látkami umístění zařízení k jejich zachycení, nebo 3. není-li možné oddílné odvádění do vod povrchových, pak jejich regulované vypouštění do jednotné kanalizace. - Odvodnění celého povrchu vozovky je zajištěno příčnými a podélnými sklony směrem k průběžným odvodňovacím rigolům (curbking) či šterbinovým žlabům umístěným na koruně komunikace. Tato liniová odvodňovací zařízení jsou přes vpusti zaústěna do silniční kanalizace (SO 6305, 6306, 6307 a 6308), která je přes objekty DUN (SO 6314, 6315, 6318 a 6319) a v části povodí přes jednu RN (SO 6320) zaústěna do recipientů. DUN slouží k zachycení nerozpuštěných nečistot ve vodě a obsahují rovněž odlučovače ropných látek. RN slouží ke zpomalení odtoku vody z komunikace do povodí Dunajovického potoka a tím k částečné ochraně obce Dolní Dunajovice situované níže po toku před chodem velkých vod. Odvodnění povrchu ostatních vozovek a odvodnění zemní pláně a svahů zemního tělesa všech komunikací je zajištěno pomocí příčných a podélných sklonů do okolního terénu (v případě jeho sklonu směrem od komunikace) nebo do podélných příkopů a rigolů zaústěných převážně do křižujících vodotečí. V případě návrhu rigolů je doplněna podélná silniční drenáž. Navržené příkopy a rigoly slouží rovněž pro odvodnění přilehlého terénu, pokud těleso komunikace tvoří překážku v přirozeném proudění povrchových vod. Součástí odvodňovacího systému jsou dále propustky a podružné kanalizace (příčné a podélné), které zajišťují převedení příkopů místy křížení s komunikacemi a sjezdy (navrženy jsou jako trubní ze železobetonových trub DN 300 až 800). Celý systém odvodnění je dimenzován dle kapacitních požadavků předpisu TP 83 „Odvodnění PK“: - všechny příkopy, rigoly a kanalizace zajistí převedení vody z přívalové

srážky s periodicitou  $n=2$  (tzv. půlletý déšť s délkou trvání 15 minut) - příkopy a rigoly v zářezech jsou posouzeny rovněž na průtok Q50 (srážka s periodicitou  $n=0.02$  a délkou trvání 15 minut) - dle doporučení zpracovatele předpisu TP 83 jsou trubní propustky a podružné příčné a podélné kanalizace sloužící pro převádění vody mezi příkopy posouzeny na povodňový průtok Q5 (tj. pětiletý déšť) – výjimku z uvedeného pravidla představují propustky pod hlavní trasou R52: o propustek v km 35.000 je navržen na převedení návrhového průtoku (NP) Q100 a kontrolního návrhového průtoku (KNP)  $1,5 \cdot Q100$  (slouží pro převedení povrchové vody z okolních svažitých polí) o propustek v km 37.684 (slouží jako odlehčovací odpad městské kanalizace) je navržen dle dimenzí stávajících objektů – v případě zahlcení kapacitně vypomohou otvory okolních mostů (SO 6212 a 6217) - mostní objekty převádějící komunikace přes drobné vodoteče (SO 6210, 6212, 6217 a 6218) jsou navrženy v souladu s požadavky ČSN 73 6201 na převedení průtoků  $NP = Q100$  a  $KNP = 1,5 \cdot Q100$  vč. potřebných rezerv světlé výšky nad hladinou (1,0 m při NP resp. 0,5 m při KNP); výjimkou je most č. 1 v rámci SO 6218, který je dimenzován jako most kategorie 3 dle ČSN 73 6201 ( $NP = Q50$  a  $KNP = Q100$ ) Pro odvodňovací systém komunikací platí další obecné parametry: - minimální podélný sklon příkopů a rigolů je 0,3% - minimální podélný sklon drenáží je 0,5% - dno všech rigolů a příkopů je nevrženo se zpevněným dnem (betonové příkopové tvárnice nebo žlaby curbking v případě některých rigolů) - místo žlabů curbking v úsecích vozovky s podélným spádem  $< 0,3\%$  se provedou štěrbinové žlaby s proměnným sklonem dna ve spádu min. 0,5%; štěrbinové žlaby se užijí rovněž pro odvodnění vozovky u přejezdů SDP v okolí km 36.457 500 a 38.252 500) - drenáže s podélným sklonem  $< 1\%$  budou kladeny do betonového lože, ostatní do lože ze ŠP - drenáže jsou na vhodných místech vyústěny do silničních příkopů nebo do šachet silniční kanalizace - silniční příkopy jsou vyústěny do křižujících vodních toků, výjimkou jsou ukončení příkopů v km 35.980, 36.700, 37.150 a 38.200 rychlostní silnice R52, které jsou vzhledem k morfologii terénu (nelze je gravitačně odvodnit do vodotečí) ukončeny vsakovacím příkopem s přelivnou hranou – s povrchovým odvodněním v těchto lokalitách dále spolupracuje upravovaný systém meliorací.

Dle ustanovení § 23 odst. 1 - „Stavby se podle druhu a potřeby umísťují tak, aby bylo umožněno jejich napojení na síť technické infrastruktury a pozemní komunikace a aby jejich umístění na pozemku umožňovalo mimo ochranná pásma rozvodů energetických vedení přístup požární techniky a provedení jejího zásahu. Připojení staveb na pozemní komunikace musí svými parametry, provedením a způsobem připojení vyhovovat požadavkům bezpečného užívání staveb a bezpečného a plynulého provozu na přilehlých pozemních komunikacích. Podle druhu a charakteru stavby musí připojení splňovat též požadavky na dopravní obslužnost, parkování a přístup požární techniky“ – novostavba komunikace bude napojena na stávající cestnou síť a napojena na místní komunikace a polní cesty, jak již bylo uvedeno výše v odůvodnění. Stavba je umísťovaná v souladu s požadavky vlastníků technické infrastruktury, tedy v souladu s podmínkami ochranných pásem jednotlivých sítí technické infrastruktury a přístup požární techniky bude navrhovanou stavbu, tedy jejím uspořádáním a propojením s ostatními komunikacemi splněn. Vyvolané přeložky sítí technické infrastruktury jsou s jejich vlastníky dohodnuty, jak vyplývá z podmínek jejich vyjádření. Navrhovaný záměr zahrnuje objekty sítí technické infrastruktury a jejich přeložky, které souvisejí s místní infrastrukturou a jejichž vybudování je potřebné z hlediska propustnosti území. Stavba nevyžaduje připojení na vodovod, plynovod ani splaškovou kanalizaci. V rámci stavby jsou řešeny pouze přeložky stávajících sítí, jak je uvedeno ve výrokové části rozhodnutí. Dešťová voda z navrhovaných komunikací bude řešena příčnými a podélnými sklony a odvodněna tak, jak již bylo odůvodněno výše. Pro napájení technologií je stavba napojena přípojkou vedení NN a dále přípojkami sítí elektronických komunikací.

Dle ustanovení § 23 odst. 2 – stavby se umísťují tak, aby stavba ani její část nepřesahovala na sousední pozemek. Umístěním stavby nebo změnou stavby na hranici pozemků nebo v její bezprostřední blízkosti nesmí být znemožněna zástavba sousedního pozemku. Navržená stavba je stavbou dopravní infrastruktury s doprovodnými stavbami technické infrastruktury. Vydáním

územního rozhodnutí vznikají ze zákonů č. 13/1997 Sb., zákon o pozemních komunikacích, č. 458/2000 Sb., energetický zákon, č. 274/2001 Sb., o vodovodech a kanalizacích, ve znění pozdějších předpisů pro jednotlivé stavební objekty různá ochranná pásma.

Dle ustanovení § 23 odst. 5 – mimo stavební pozemek lze umístit jen stavby zařízení staveniště a připojení staveb na sítě technické infrastruktury a pozemní komunikace. - Stavební pozemek byl vymezen ve výrokové části tohoto rozhodnutí, jehož součástí je i zařízení staveniště.

Dle ustanovení § 24c písm. b) – oploceny musí být pozemky se stavbami, kde je nutno zamezit volnému pohybu osob nebo zvířat. - Primárně pro zamezení vstupu zvěře na silniční pozemek navrhované komunikace je souvisle v celé délce úpravy (mimo mosty) navrženo oboustranně drátěné oplocení. V prostoru MÚK Mikulov-sever je oplocení vytaženo až cca do ½ délky křížovatkových větví. V určených místech budou na oplocení provedeny branky a brány. V lokalitě u celnice je oplocení komunikaci navázáno na stávající oplocení celniště. V místech křížení navržené komunikace a větve MS2 MÚK Mikulov-sever se stávajícím větrolamem jsou v rámci SO 6181 navrženy zvýšené dřevěné palisády zabráňující přímým střetům ptáků a netopýřů s jedoucimi vozidly. Celková délka drátěného oplocení je cca 7 745 m; délka palisád je cca 103 m. SO 6182.1 Oplocení areálů – betonárna SO 6182.2 Oplocení areálů – kovošrot V souvislosti s přeložkami pozemních komunikací (v případě SO 6182.1 je to polní cesta 1.4 a v případě SO 6182.2 je to polní cesta 2.1) je nutné nahradit dotčené úseky oplocení přiléhajících areálů. Nové oplocení bude provedeno obdobným konstrukčním typem jako je stávající – v obou případech půjde o betonové prefabrikované dílce do betonových sloupků. Celková délka nového oplocení (3 úseky) dosahuje  $30 + 40 + 40 = 110$  m. Rušení stávajících plotů je součástí SO 6020.

Dle ustanovení § 24e – Staveniště se musí zařídit, uspořádat a vybavit přísunovými trasami pro dopravu materiálu tak, aby se stavba mohla řádně a bezpečně provádět. Nesmí docházet k ohrožování a obtěžování okolí, zejména hlukem a prachem, nad limitní hodnoty stanovené jinými právními předpisy, k ohrožování bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích, ke znečišťování pozemních komunikací, ovzduší a vod, k omezování přístupu k přilehlým stavbám nebo pozemkům, k sítím technického vybavení a požárními zařízeními. Staveniště musí být oploceno. - Staveniště je omezeno hranicemi trvalého a dočasného záboru stavby, které jsou podrobně vyznačeny ve výkresech C.3.1 a C.3.2 (koordinační situace). V takto dané ploše jsou situovány všechny stavební objekty a provozní soubory stavby. Výjimkou jsou SO 6161 a 6171, které nejsou předmětem územního rozhodnutí a jejichž rozsah bude upřesněn ve vyšším stupni projektové dokumentace (SO 6161 zahrnuje pouze přechodné dopravní značení během výstavby; stavební úpravy objízdných tras v rámci SO 6171 budou podrobně navrženy až v období realizace stavby a podle potřeby projdou samostatným stavebním řízením – ohlášením). Zařízení staveniště, skládky a deponie - V rámci obvodu stavby jsou předběžně určena místa pro zařízení staveniště, skládky a deponie. Jejich poloha je přehledně vyznačena v projektové dokumentaci. Pro zařízení staveniště, skládky a deponie je celkem určeno 8 dílčích ploch: ZS1 a deponie – vnitřní plochy MÚK Mikulov-sever (odstavné plochy, skládka a deponie) ZS2 – u začátku mostu SO 6209 (zázemí pro výstavbu mostu, skládka) ZS3 – u konce mostu SO 6209 (zázemí pro výstavbu mostu, skládka) ZS4 – u mostu SO 6210 (zázemí pro výstavbu mostu, skládka) ZS5 – u mostu SO 6211 (zázemí pro výstavbu mostu, skládka) ZS6 – u mostu SO 6217 (zázemí pro výstavbu mostů v okolí, skládka) ZS7 a deponie – plocha za ČOV (skládka a deponie) ZS8 – u ekoduktu SO 6216 (zázemí pro výstavbu ekoduktu, skládka). Pro umístění vybavení pro pracovníky stavby (např. mobilních buněk) je možné využít části plochy ZS7, avšak vhodnější je vyhledat pronájem vhodné zpevněné plochy mimo přímý kontakt se staveništěm např. v průmyslové zóně poblíž silnice II/414 s možností neomezeného přístupu během celé doby stavby nebo v prostoru celnice přístupné ze silnice I/52 – předběžně byly vytipovány tři vhodné plochy: K1 – zpevněná plocha v areálu společnosti MP servis s.r.o. Praha (parc. č. 4528/3) K2 – parkoviště před areálem Amulle a.s. Brno (parc. č. 4528/5) K3 – zpevněné plochy celnice v majetku ŘSD ČR (parc. č. 7867 a sousední). Základní inženýrské sítě (vedení VN/NN a voda) jsou dostupné jak na hranici plochy ZS7, tak v kontaktu s plochami K1, K2 nebo K3 – zřízení dočasných přípojek zajistí v budoucnu zhotovitel stavby. Umístění kanceláří pro vedení stavby,

investora a TDI je možné řešit pomocí mobilních objektů rovněž v lokalitách ZS7, K1, K2 či K3 nebo v Mikulově vyhledat pronájem vhodných nebytových prostor s dobrou dostupností ze staveniště. Jako hlavní místa skládek pro zeminy přesouvané v prostoru staveniště byly vybrány výše uvedené plochy ZS1 (cca 12000 m<sup>2</sup>) a ZS7 (cca 11285 m<sup>2</sup>). V případě nedostatku místa je možné projednat pronájem např. parcely č. 7789 (km 37.850 vpravo, pole-ZPF, dostupná plocha až 78500m<sup>2</sup>). Na uvedených plochách bude přednostně ukládána ornice sejmutá v prostoru výstavby určená pro následné ohumusování tělesa nových komunikací a pro rekultivaci ploch dočasného záboru. Přednostně plochu ZS1 je možné využít i pro déle trvající uložení (deponování) např. přebytečné ornice určené pro využití mimo prostor staveniště. Veškeré práce spojené s výstavbou a likvidací zařízení staveniště, skládek a deponií spadají do SO 6020. V případě dotčených ploch ZPF pro potřeby zařízení staveniště bude nejprve provedena skrývka a uskladnění ornice a v rámci následné likvidace se provede technická a biologická rekultivace. Zdroje energie a vody pro stavbu se předpokládá zajištění pouze dočasné elektrické přípojky VN/NN pro zařízení staveniště. Povolení dočasných přípojek, jejich realizace a zpětné odstranění bude předmětem činnosti budoucího zhotovitele stavby. Pro dálniční informační systém (DIS-SOS) bude dále zřízena trvalá přípojka NN v rámci SO 6490 v prostoru celnice, kterou je možné po dohodě s vlastníkem (ŘSD ČR) rovněž odpovídajícím způsobem využít. Přístupy na staveniště - příjezdy na staveniště jsou směřovány ze stávající sítě silnic I. až III. třídy a místních komunikací s neomezeným přístupem: - silnice I/52 (prostor křižovatky s II/414 a prostor celnice) - silnice II/414 (prostor budoucí MÚK Mikulov-sever) - silnice III/0523 (pouze ve směru od Mikulova) - místní komunikace „průmyslová zóna“, „za nádražím“ a „okolo ČOV“. K dalšímu komunikačnímu napojení bude sloužit přímo prostor zemního tělesa budoucí R52 resp. určené pásy dočasného záboru podél něj. Dále se počítá s využitím vybraných stávajících účelových komunikací (polních cest). Přehled všech směrů příjezdu na staveniště vč. poznámek je součástí projektové dokumentace. Pro krátkodobé provizorní překonání drobných vodních toků je možné zřídit propustky (kapacita cca na průtok Q<sub>2</sub>), které budou odstraněny v rámci dokončovacích prací. Dopravní trasy a objízďky - dopravní trasy o větší délce jsou potřebné pro dovoz a odvoz těchto stavebních materiálů a odpadů (vzdálenost vůči středu stavby, dostupnost): - zeminy vhodné do násypů o zemník Novosedly (12 km, silnice II/414) o zemník Zaječí (17 km, silnice II/421) o zemník Valtice (18 km, silnice I/40) o zemník Žabčice (28 km, silnice I/52) - obalovny asfaltových směsí o Smolín (28 km, silnice I/52) o Hrušky (29 km, silnice I/40 a I/55) o Tasovice (57 km, silnice I/52 a I/53) - skládky o skládka Novosedly – inertní odpad (12 km, silnice II/414) o skládka Velké Pavlovice – ostatní odpad, nebezpečný odpad (27 km, silnice II/421) o skládka Žabčice – inertní odpad, ostatní odpad (28 km, silnice I/52). Další zařízení a zdroje jsou dostupné přímo v Mikulově: - betonárny (Transbeton, Cemex) - sběrné středisko odpadů, výkup kovového odpadu, atp.

Dle ustanovení § 25 odst. 1 – vzájemné odstupy staveb musí splňovat požadavky urbanistické, architektonické, životního prostředí, hygienické, veterinární, ochrany podzemních vod, státní památkové péče, požární ochrany, bezpečnosti, civilní ochrany, prevence závažných havárií, požadavky na denní osvětlení a oslunění a na zachování kvality prostředí. Odstupy musí dále umožňovat údržbu staveb a užívání prostoru mezi stavbami pro technická či jiná vybavení a činnosti, například technickou infrastrukturu. Údržba stavby bude vzájemnými odstupy umožněna. Navržené odstupy a s tím související požadavky byly předmětem posuzování i dotčených orgánů na úseku jejich jednotlivých působností a subjekty, které v územním řízení hájí zájmy veřejné infrastruktury. Veškerá stanoviska k záměru byla kladného charakteru. Ostatní ustanovení této vyhlášky se na umístění předmětné stavby nevztahují. Lze konstatovat, že stavební záměr je v souladu s obecnými požadavky na výstavbu, obsaženými ve vyhlášce č. 501/2006 Sb., o obecných požadavcích na využívání území, v platném znění.

Výše uvedené požadavky budou navrhovanou stavbou komunikace dle posouzení stavebního úřadu dodrženy. Nebudou porušena hlediska urbanistická, architektonická, územně technická ani stavebně technická a nebude ohrožena bezpečnost, ochrana zdraví a života osob a sousední pozemky nebo stavby a to konkrétně z těch důvodů, že předmětná lokalita je funkčně územním



plánem a zásadami územního rozvoje určena jako plocha a koridor pro tento druh stavby dopravní infrastruktury a navrhovaná stavba je svým účelem navržena jako stavba dopravní infrastruktury s náležitými požadovanými parametry. Sousední pozemky jsou v současné době převážně užívány pro zemědělství, jelikož se jedná o nezastavěnou část katastrálního území. Architektonická a urbanistická stránka není návrhem porušena a odůvodnění této části stavební úřad odkazuje na část odůvodnění souladu s § 18 a § 19 stavebního zákon.

Účel určení stavby pro dopravní infrastrukturu taktéž neporuší ochranu zdraví a života osob a sousedních pozemků a staveb, jelikož se k návrhu kladně vyjádřily dotčené orgány, hájící zvláštní právní zájmy, tedy Krajská hygienická stanice Jihomoravského kraje. K problematice zachování požadavků na životní prostředí stavební úřad sděluje, že jelikož se jedná o návrh umístění stavby dopravní infrastruktury, která je v souladu s Politikou ČR, Zásadami územního rozvoje Jihomoravského kraje a územním plánem města Mikulova a byla posouzena v procesu SEA, kde se příslušné složky chránící podmínky zachování kvalitního životního prostředí ke změně této lokality na dopravní koridor a plochu, při jeho schvalování, vyjádřili kladně, stejně jako se taktéž kladně vyjádřily dotčené orgány v procesu EIA, stejně jako k přihlédnutí k faktu, že dotčené orgány z pohledu ochrany přírody a krajiny, tedy Ministerstvo životního prostředí, Městský úřad Mikulov a orgán ochrany přírody a krajiny a Agentura ochrany přírody a krajiny ČR, Správa CHJKO Pálava, se v územním řízení k umístění této dopravní stavby vyjádřily kladně, lze dovodit, že nedojde ke zhoršení kvality životního prostředí. Hygienické a veterinární požadavky taktéž nebudou porušeny, jelikož účel užívání stavby pro dopravní infrastrukturu, se všemi navrhovanými opatřeními, nepředpokládají produkci složek, které by zhoršovaly hygienické podmínky v území, což potvrzuje i kladné závazné stanovisko Krajské hygienické stanice JmK, běžný vzniklý komunální odpad z domácnosti zde nebude produkován. Stejně tak i veterinární podmínky budou splněny, jelikož zde není předpoklad chovu zvířat, případně podnikání ve směru ochrany veterinární péče. K ochraně povrchových a podzemních vod stavební úřad sděluje, že stavba v projektové dokumentaci podrobně popisuje způsob provozu na komunikaci a případné možnosti zhoršování kvality podzemních vod s vyhodnocením, že k takového skutečnosti nebude docházet a tato skutečnost byla odsouhlasena dotčeným orgánem, Městským úřadem Mikulov, vodoprávním úřadem, čili nedojde k tak významným změnám týkajících se povrchových vod, které by vyžadovaly zvláštní opatření. Požadavky na státní památkovou péči, stavební úřad neposuzoval, jelikož předmětná stavba, respektive lokalita, ve které je navrhovaná stavba, se dle územně analytických podkladů nachází mimo zájmy památkové péče. Nicméně v závěru odůvodnění je stavebník poučen, že je nutné dodržet postupy dle ustanovení § 22 odst. 2 zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, který požaduje, že má-li se provádět stavební činnost na území s archeologickými nálezy, jsou stavebníci již od doby přípravy stavby povinni tento záměr oznámit Archeologickému ústavu a umožnit jemu nebo oprávněné organizaci provést na dotčeném území záchranný archeologický výzkum. Z hlediska požární ochrany jsou požadavky ošetřeny v projektové dokumentaci návrhem stavby, ke kterému se kladně vyjádřil dotčený orgán – Hasičský záchranný sbor Jihomoravského kraje, ve svém závazném stanovisku, který je součástí spisového materiálu. Požadavky na splnění bezpečnosti, civilní ochrany, prevence závažných havárií – k tomu stavební úřad dodává, že se nejedná o stavbu, která by předpokládala porušování těchto složek a bezpečnost stavby samotné je řešena návrhem projektu, který splňuje při svém návrhu všechny požadavky prováděcích vyhlášek a platných norem, které jsou závazné při navrhování staveb komunikací.

Dále stavební úřad posoudil, zda nebude narušena pohoda bydlení, respektive nově dle vyhlášky 501/2006 Sb., kvalita prostředí a nebudou překročeny limitní hodnoty negativních účinků stanovené právními předpisy (tj. souhrn činitelů a vlivů, přispívajících ke zdravému a klidnému bydlení, které se posuzují jak jednotlivě, tak ve vzájemných souvislostech. Jsou to zejména jednotlivé složky životního prostředí a jejich kvalita – např. nízká hladina hluku, čistota ovzduší, nízké emise pachu a prachu, oslunění aj.).

K upřesnění těchto složek je nutno uvést, s odkazem na existující judikaturu, že je třeba nejprve vymezit pojem přímé dotčení pozemku nebo stavby. Přímým dotčením lze nepochybně rozumět především dotčení stíněním, hlukem, prachem, pachem, zápachem, kouřem, vibracemi, světlem

apod., tj. různé imise. Imisemi se obecně rozumí výkon vlastnického práva, kterým se zasahuje do cizího vlastnického nebo jiného práva nad míru přiměřenou poměrům. Přímým dotčením sousedních nemovitostí může být např. jejich dotčení zvýšenou intenzitou dopravy v době výstavby. Hledisko charakteru stavby a jejího účelu je přitom ve věci zásadní. Tato negativa však dopadají i na jiné obyvatele a osoby pohybující se v dané lokalitě, než toliko na majitele sousedních pozemků či staveb. Dodržení budoucích imisí, spočívajících v zajištění hladiny hluku, prachu, zápachu, světlem je navrženou stavbou dodrženo, jelikož v místech, kde je předpoklad těchto emisí nad míru přiměřenou poměrům, je navrženo opatření (protihluková opatření), která tyto budoucí imise sníží na míru, která bude nižší, než je současná stávající intenzita.

Co se týče zastínění sousedních pozemků, tak i tento požadavek bude dle příslušných norem splněn i přes to, že prováděcí předpisy neupravují limity pro zastínění pozemků v extravilánu. K zastínění budov v tomto konkrétním případě nedojde. Problematika oslunění se stavby dálnice netýká. K ustanovení vyhlášky, týkající se odstupů, které musí dále umožňovat údržbu staveb a užívání prostoru mezi stavbami pro technická či jiná vybavení a činnosti, například technickou infrastrukturu, stavební úřad konstatuje, že se jedná o stavbu dopravní infrastruktury v nezastavěném území, kde je splnění těchto požadavků zajištěno. Dále stavební úřad sděluje, že dle § 141 odst. 2 stavebního zákona, pro zajištění provedení prací ze sousedního pozemku pamatuje právě toto ustanovení, kde je zakotveno, že ten, v jehož prospěch byla povinnost podle odstavce 1 uložena, tedy strpění realizace stavby, musí dbát, aby co nejméně rušil užívání sousedních pozemků nebo staveb a aby prováděnými pracemi nevznikly škody, kterým je možno zabránit. Po skončení prací je povinen uvést sousední pozemek nebo stavbu do předchozího stavu; nesplní-li tuto povinnost nebo nedojde k jiné dohodě, postupuje se podle obecných právních předpisů o náhradě škody.

Na základě výše popsanych skutečností stavební úřad konstatuje, že přestože určité zatížení okolí způsobuje každá nová stavba, je spravedlivé po vlastnících okolních nemovitostí požadovat, aby takové zatížení snášeli, pokud je přiměřené poměrům a v podstatné míře nevybočuje od obecně požadovatelných standardů na, s přihlédnutím ke konkrétním zvláštnostem lokality. Je tedy zřejmé, že nedojde k tak významné změně v území, která by představovala zhoršení kvality prostředí nad míru přiměřenou poměrům.

Dále stavební úřad posuzoval v územním řízení splnění požadavků vyhlášky č. 268/2009 Sb., o obecných požadavcích na stavby, ve znění pozdějších předpisů dle následujících jednotlivých ustanovení:

Dle ustanovení § 6 odst. 4 – „Stavby, z nichž odtékají povrchové vody, vzniklé dopadem atmosférických srážek (dále jen "srážkové vody"), musí mít zajištěno jejich odvádění, pokud nejsou srážkové vody zadržovány pro další využití. Znečištění těchto vod závadnými látkami nebo jejich nadměrné množství se řeší vhodnými technickými opatřeními. Odvádění srážkových vod se zajišťuje přednostně zasakováním. Není-li možné zasakování, zajišťuje se jejich odvádění do povrchových vod; pokud nelze srážkové vody odvádět samostatně, odvádí se jednotnou kanalizací.“ – Způsob odvodnění navržené komunikace byl popsán již výše v odůvodnění a stavební úřad na ně tedy odkazuje.

Dle ustanovení § 6 odst. 6 – „Prostorové uspořádání sítí technického vybavení jako souběh nebo křížení jsou stanoveny normovými hodnotami.“ – návrhem stavby jsou normové hodnoty pro souběh nebo křížení přípojek inženýrských sítí, respektovány, k čemuž se kladně vyjádřili vlastníci technické infrastruktury.

Dle ustanovení § 8 odst. 1, 2, 3 – „Stavba musí být navržena a provedena tak, aby byla při respektování hospodárnosti vhodná pro určené využití a aby současně splnila základní požadavky, kterými jsou

a) mechanická odolnost a stabilita,

- b) požární bezpečnost 8),
- c) ochrana zdraví osob a zvířat, zdravých životních podmínek a životního prostředí 9),
- d) ochrana proti hluku 10),
- e) bezpečnost při užívání,
- f) úspora energie a tepelná ochrana

Stavba musí splňovat požadavky uvedené v odstavci 1 při běžné údržbě a působení běžně předvídatelných vlivů po dobu plánované životnosti stavby. Výrobky, materiály a konstrukce navržené a použité pro stavbu musí zaručit, že stavba splní požadavky podle odstavce 1.“ – Za správnost, proveditelnost a úplnost projektové dokumentace odpovídá projektant. Z předložené projektové dokumentace vyplývá, že jsou tyto požadavky splněny.

Dle ustanovení § 9 odst. 1 – stavba musí být navržena a provedena v souladu s normovými hodnotami tak, aby účinky zatížení a nepříznivé vlivy prostředí, kterým je vystavena během výstavby a užívání při řádné prováděné běžné údržbě, nemohly způsobit: a) náhlé nebo postupné zřícení, popřípadě jiné destruktivní poškození kterékoliv její části nebo přilehlé stavby, d) ohrožení provozuschopnosti pozemních komunikací a drah v dosahu stavby a ohrožení bezpečnosti a plynulosti provozu na komunikaci a dráze přiléhající ke staveništi, e) ohrožení provozuschopnosti sítí technického vybavení v dosahu stavby. - Za správnost, proveditelnost a úplnost projektové dokumentace odpovídá projektant. Z předložené projektové dokumentace vyplývá, že jsou tyto požadavky vyhonoceny a splněny.

Dle § 10 odst. 1 – „Stavba musí být navržena a provedena tak, aby neohrožovala život a zdraví osob nebo zvířat 3), bezpečnost, zdravé životní podmínky jejich uživatelů ani uživatelů okolních staveb a aby neohrožovala životní prostředí nad limity obsažené v jiných právních předpisech, zejména následkem

- a) uvolňování látek nebezpečných pro zdraví a životy osob a zvířat a pro rostliny,
- b) přítomnosti nebezpečných částic v ovzduší,
- c) uvolňování emisí nebezpečných záření, zejména ionizujících,
- d) nepříznivých účinků elektromagnetického záření 13),
- e) znečištění vzduchu, povrchových nebo podzemních vod a půdy,
- f) nedostatečného zneškodňování odpadních vod a kouře,
- g) nevhodného nakládání s odpady 14),
- h) výskytu vlhkosti ve stavebních konstrukcích nebo na povrchu stavebních konstrukcí uvnitř staveb,
- i) nedostatečných tepelně izolačních a zvukoizolačních vlastností podle charakteru užívaných místností,
- j) nevhodných světelně technických vlastností.“ – Jedná se o stavbu komunikace s požadavkem na splnění podmínek, které hájí zvláštní právní předpisy. Stavba nebude vytvářet nebezpečné látky, záření a další emise, vyjmenované v této vyhlášce. K povolení této stavby se kladně vyjádřili dotčené orgány, hájící zvláštní zájmy v souvislosti s výše uvedenými požadavky vyhlášky. Tuto skutečnost potvrzují kladná závazná stanoviska vydaná dotčenými orgány, hájícími tyto zvláštní zájmy.

Dle § 14 odst. 1, 2 – „Stavba musí zajišťovat, aby hluk a vibrace působící na osoby a zvířata byly na takové úrovni, která neohrožuje zdraví, zaručí noční klid a je vyhovující pro prostředí s pobytem osob nebo zvířat, a to i na sousedících pozemcích a stavbách. Při zajišťování ochrany staveb proti vnějšímu hluku, zejména od dopravy, se musí přednostně uplatňovat opatření urbanistická před opatřeními chránícími jednotlivé stavby tak, aby byly splněny podmínky pro ochranu hluku v chráněném venkovním prostoru, chráněném venkovním prostoru staveb a chráněném vnitřním prostoru staveb.“ – Stavba komunikace je navržena z materiálů schválených dle příslušných platných předpisů. Dále je navržena s takovými opatřeními, aby byly splněny požadavky dotčených orgánů, působících v této oblasti. – bylo vydáno kladné závazné stanovisko dotčeného orgánu hájící tyto zájmy – Krajská hygienická stanice JmK. Splnění těchto požadavků na stavby bylo předmětem posuzování nejen stavebního úřadu, ale i spolupracujících dotčených orgánů na úseku jejich přidělené působnosti (zejména Ministerstva životního prostředí ČR, Krajského úřadu

Jihomoravského kraje, Odboru životního prostředí, Hasičského záchranného sboru Jihomoravského kraje, Krajské hygienické stanice Jihomoravského kraje, Drážního úřadu, Agentury ochrany přírody a krajiny ČR, Městského úřadu Mikulov, odbor stavební a životního prostředí a dalších), které na základě předložené dokumentace vydaly svá stanoviska či závazná stanoviska. Všechna požadovaná stanoviska byla souhlasná a podmínky těchto stanovisek byly zahrnuty do výrokové části tohoto územního rozhodnutí. K záměru byly předloženy jednotlivé posudky, studie a průzkumy:

Hluková studie – byla zpracována hluková studie společností HBH Projekt v roce 2015, pro celou stavbu R5206. Pro předmětnou část stavby 5206.1, tedy úsek v km 34,550-38,445, byly uplatněny tyto požadavky – vybudování protihlukové stěny a protihlukového valu (SO 6101 a 6760) v km 37,980-38,350 – vlevo. Dále je zajištěna prostorová rezerva pro možné budoucí zřízení PHS v km 37,500-37,990 – vlevo. Tyto požadavky jsou v předložené projektové dokumentaci zohledněny. Navrhnout stavbu tak, aby vyhovovala všem výše uvedeným požadavkům, je rovněž zákonnou povinností zodpovědného projektanta, zakotvenou v ustanovení § 159 odst. 1 a 2 stavebního zákona, v platném znění. Podrobněji bude záměr zpracován v dalším stupni projektové dokumentace.

Účelu sledovanému obecnými požadavky na výstavbu obsaženými ve vyhlášce č. 268/2009 Sb., o technických požadavcích na stavby, v platném znění bude v daném případě dosaženo.

Dále stavební úřad posuzoval v územním řízení splnění požadavků vyhlášky č. 398/2009 Sb., o obecných požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb dle následujících jednotlivých ustanovení:

Dle ustanovení § 2 odst. 1 – „Podle této vyhlášky se postupuje při zpracování dokumentace pro vydání územního rozhodnutí, nebo při zpracování jednoduchého technického popisu záměru pro vydání územního souhlasu a při zpracování projektové dokumentace, při povolování nebo ohlašování a provádění staveb, při vydávání kolaudačního souhlasu, při užívání a odstraňování staveb nebo zařízení a při kontrolních prohlídkách staveb. Stavbu lze posuzovat dle ust. § 2 odst. 1 písm. a) - pozemní komunikace a veřejné prostranství a současně dle ust. § 2 odst. 1 písm. b) – občanské vybavení v částech určených pro užívání veřejností. V příloze č. 1 k této vyhlášce jsou uvedeny požadavky na základní prvky bezbariérového užívání staveb, v příloze č. 2 k této vyhlášce jsou stanoveny požadavky na komunikace pro chodce, podmínky pro výkopy a staveniště. Dochází k záboru a úpravám pochozích ploch a přístupových komunikací v prostoru komunikace. Jsou navrženy nové hlásky pro nouzové přivolání pomoci. Ostatní objekty se nedotýkají bezbariérového řešení. Stavba byla navržena v souladu s vyhláškou č. 398/2009 Sb.. Stavba se nachází mimo zastavěné území obce a neobsahuje samostatné komunikace pro pěší, autobusové zastávky, atp. Zabezpečení všech potřebných podmínek pro užívání stavby dle obecných požadavků této bezbariérové vyhlášky. Detailní řešení bezbariérových úprav bude zpracováno v navazující dokumentaci pro stavební povolení.

Na základě výše uvedeného lze tedy konstatovat, že projednávaný záměr je v souladu s požadavky stavebního zákona a jeho prováděcích právních předpisů.

Ad d)

Soulad s požadavky na veřejnou dopravní a technickou infrastrukturu. - Jedná se o stavbu dopravní infrastruktury včetně jejích součástí a příslušenství a s ní související stavby – přeložky a úpravy sítí technického vybavení. Vlastníci všech dotčených sítí technické infrastruktury a majetkoví správci stávající dotčených komunikací (žadatel – ŘSD, SÚS JMK, Město Mikulov) byli zahrnuti do okruhu účastníků územního řízení a ve vydaných vyjádřeních, které byly podkladem pro vydání územního rozhodnutí, vyslovili souhlas s navrženým záměrem i navrženými přeložkami. Požadavek na respektování podmínek jejich stanovisek byl zahrnut do podmínek tohoto územního rozhodnutí. V dokumentaci pro územní řízení je dostatečně vyřešeno veškeré potřebné napojení stavby na stávající veřejnou dopravní a technickou infrastrukturu. Jsou vyřešena napojení pozemních komunikací, křížení se stávajícími

komunikacemi a železnicí je mostními konstrukcemi mimoúrovňově, povrchové vody ze stavby jsou svedeny přes retenční nádrže a lapače nečistot do přilehlých vodotečí, je navrženo napojení na stávající rozvody nn, součástí stavby jsou rozvody sdělovacích kabelů. V dokumentaci jsou rovněž navrženy přeložky sítí technické a dopravní infrastruktury, se kterými bude stavba v kolizi, případně je bude křížit nebo s nimi bude v souběhu. Projednávaný záměr je v souladu s požadavky na veřejnou dopravní a technickou infrastrukturu.

Z ustanovení § 90 stavebního zákona vyplývají další jednotlivé požadavky:

- e) S požadavky zvláštních právních předpisů a stanovisky dotčených orgánů podle zvláštních právních předpisů, popřípadě s výsledkem řešení rozporů, a s ochranou práv a právem chráněných zájmů účastníků řízení.*

Ad e)

K tomuto ustanovení stavební úřad sděluje, že k žádosti o vydání územního rozhodnutí byla předložena závazná stanoviska dotčených orgánů hájících zvláštní právní zájmy pro povolení této stavby v daném území. Tato stanoviska byla kladná, některá s podmínkami pro umístění stavby. Tyto podmínky stavební úřad akceptovat a zahrnul do podmínek výrokové části rozhodnutí.

Soulad s požadavky zvláštních právních předpisů a se stanovisky dotčených orgánů podle zvláštních právních předpisů, popřípadě s výsledkem řešení rozporů a s ochranou práv a právem chráněných zájmů účastníků řízení. K navrhovanému záměru byla doložena vyjádření, souhlasná závazná stanoviska a rozhodnutí dotčených orgánů, podle zvláštních právních předpisů, která jsou uvedena výše v tomto rozhodnutí. Záměr je s těmito stanovisky v souladu. Závazná stanoviska a požadavky dotčených orgánů nejsou ve vzájemném rozporu a zajišťují soulad záměru s požadavky zvláštních právních předpisů. Veřejné zájmy podle zákona o posuzování vlivů na životní prostředí chrání jako dotčený příslušný úřad – Ministerstvo životního prostředí. Podmínky ze závazných stanovisek dotčených orgánů, které jsou pro stavební úřad závazné, byly převzaty do výrokové části tohoto územního rozhodnutí. Ochranou práv a právem chráněných zájmů účastníků řízení se stavební úřad zabýval jak v rámci vymezování okruhu účastníků územního řízení, tak i v rámci posuzování námitek (připomínky nebyly uplatněny) v tomto odůvodnění. Stavební úřad se zabýval ochranou vlastnických práv podle ust. § 86 odst. 3 stavebního zákona, ve kterém se uvádí: „jestliže žadatel nemá vlastnické právo, smlouvu nebo doklad o právu provést stavbu nebo opatření k pozemku nebo stavbě, předloží souhlas jejich vlastníka; to neplatí, lze-li pozemek nebo stavbu vyvlastnit.“ Vzhledem ke skutečnosti, že předmětná stavba dopravní infrastruktury včetně jejích součástí a příslušenství a s ní související stavby – přeložky a úpravy sítí technického vybavení a dopravní infrastruktury, je stavbou veřejně prospěšnou vymezenou v Zásadách územního rozvoje Jihomoravského kraje a v Územním plánu Města Mikulova, pro kterou lze pozemky vyvlastnit, nemusí žadatel v rámci územního řízení na základě ust. § 86 odst. 3 stavebního zákona dokládat smlouvy o právu provést stavbu ani souhlasy vlastníků dotčených pozemků. Vlastnické vztahy musí být vypořádány před zahájením stavebního řízení. Záměr je také v souladu s ochranou práv a právem chráněných zájmů účastníků řízení, neboť nemá negativní dopad na sousední pozemky a stavby, nebylo shledáno produkování imisí nad míru obvyklou v daném území a tedy i míru přípustnou. Stavební úřad se zabýval vypořádáním podmínek souhlasných závazných stanovisek v rámci procesu EIA. Do rozhodnutí stavební úřad převzal podmínky Ministerstva životního prostředí k ochraně životního prostředí obsažené v závazném stanovisku k ověření souladu posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí č. j. 19817/ENV/16 ze dne 23. 03. 2016.

V relevantních oblastech veřejného zájmu jsou uvedeny příslušné dotčené orgány a jejich požadavky, které jsou zřejmé z obdržených písemných stanovisek k předložené dokumentaci.

Ochrana životního prostředí (zákon č. 100/2001 Sb.) • Dotčeným orgánem je Ministerstvo životního prostředí ČR; stavba podléhá posuzování vlivu na životní prostředí dle přílohy 1

zákona (sloupec A). K výsledné variantě stavby 1x, na jejímž podkladě je vypracována upravená dokumentace DÚR, bylo vydáno souhlasné stanovisko MŽP, tzv. „Stanovisko EIA“ ze dne 13. 05. 2005 pod č.j.: 4061/OPVI/05. MŽP ČR vydalo souhlasné „Závazné stanovisko k ověření souladu“ (dále jen „ověřovací stanovisko“) dle zákona č. 100/2001 Sb. ve znění zákona č. 39/2015 Sb., (čl. II, bod 1) pod č. j.: 19817/ENV/16 ze dne 23. 03. 2016, které obsahuje ve dvou oddílech (označeny A a B) celkem 68 podmínek. Ke splnění v dokumentaci DÚR úseku mezi km 34,550 až 38,445 jsou podmínky „ověřovacího stanoviska“ označené jako: A.1, A.2, A.4 až A.11, A.14 až A.16, A.19, A.21, A.22, A.27 až A.32, A.36 až A.39, A.56, A.58 a B.2 až B.4 – podrobnosti konkrétního technického řešení jsou zřejmé z příslušných částí PD nebo jsou průzkumy doloženy v podkladové části F. Podmínky označené A.12, A.13, A.23 až A.26 a A.60 až A.63 se vztahují k průběhu výstavby, k době po dokončení stavby a/nebo jsou k naplnění v rámci pořízení projektové dokumentace ve stupni pro stavební povolení. Podmínky označené A.3, A.17, A.18, A.20, A.33 až A.35, A.40 až A.55, A.57, A.59, B.1 a B.5 nejsou pro předmětný úsek R52 relevantní, stavba neprochází poukazovaným územím. Závazné stanovisko ze dne 05. 01. 2018, pod č. j. MZP/2017/710/3057, k ověření změn záměru, bylo vydáno bez stanovení podmínek.

Souhlasné stanovisko MŽP, pod č. j.: 19817/ENV/16 ze dne 23. 03. 2016:

Podmínky pro fázi přípravy

1. *V dalších fázích přípravy R52, po zaměření pozemků a určení přesného rozsahu stavby, zpracovat podrobnou hlukovou studii výstavby a provozu R52 a dalších komunikací, na kterých se v souvislosti s realizací R52 významně zvýší frekvence dopravy. Výsledkem této studie bude návrh konkrétních protihlukových opatření pro zajištění hlukových limitů dle aktuálně platné legislativy. Protihlukové stěny navrhnout přednostně z přírodních blízkých materiálů s pohltivou úpravou. Protihlukové stěny řádně ozelenit. Zejména v blízkosti navržených ptačích oblastí řešit protihluková opatření s eliminací vlivů na ptáky.*

Hluková studie fáze provozu doložena jako část F.6 dokumentace DÚR vč. doplnění vyžádaného KHS JmK (zařazeno v dokladové části dokumentace DÚR). Hluková studie fáze výstavby bude řešena v navazujícím stupni přípravy (DSP) na podkladě bližší znalosti způsobu provádění prací (Plán organizace výstavby).

Návrh protihlukové stěny a valu dokumentuje např. část D.2 dokumentace DÚR (příloha 09.1). Ozelenění PHS uvádí část F.8.1 dokumentace DÚR. V souladu se Zásadami pro začlenění stavby do krajiny (část F.3.2 dokumentace DÚR) je navrženo krajinářsky citlivé provedení a materiál (neutrální formu, nevýrazné barvy; blíže bude specifikováno ve stupni DSP). PHS je navržena jako neprůhledná, oboustranně pohltivá, umístěná na zemním valu.

2. *Zařízení staveniště, deponie umístit mimo obydlené části sídel.*

Podmínka je splněna, dle části D.9 dokumentace DÚR je zřejmé, že staveniště a deponie budou součástí záboru navrhované stavby. Podmínka byla zapracována v dokumentaci záměru žadatele tak, že předmětem umístění výrokem tohoto rozhodnutí nejsou samostatné objekty zařízení staveniště či deponie stavby a tyto mimoglobální součásti organizace výstavby budou situovány uvnitř obvodu stavby tak, že splní dislokaci mimo obydlené části sídel;

3. *Zabezpečit přístup mezi Mikulovem a prostorem Šibeničního vrchu pro pěší a cyklisty vybudováním sjezdu z ramene mimoúrovňové křižovatky (dále jen „MÚK“) Mikulov – Jih na polní cestu vedoucí k Šibeničnímu vrchu. Součástí této MÚK (nadjezdu I/52) bude stezka pro pěší a cyklisty.*

Podmínka se netýká stavby 5206(.1), i v rámci této je však přístup k Šibeníku rovněž řešen – v souladu s podmínkou č. 58 ekoduktem v km 38,401 (viz SO 6216; primárně slouží migraci zvěře), v km 37,744 D52 novým podjezdem pro cyklisty i pěší (viz SO 6212) a novou polní cestou (viz SO 6127) souběžnou s D52 vedenou cca do km 37,950, kde navazuje na stávající síť cest směrem k Šibeničnímu vrchu.

Z hlediska ochrany vod:

4. *Vybudovat náhradní drenáže k zajištění funkce existujících odvodnění.*

- Podmínka byla splněna zapracováním v dokumentaci žadatele, konkrétně je řešena stavebním objektem SO 6351 a 6352 (viz část D.3 dokumentace DÚR).
5. *Převést odvodňovací příkopy tělesem komunikace k zajištění funkce existujících odvodnění.*  
Podmínka je splněna v projektové dokumentaci. Na více místech jsou převáděny příčně přes komunikace příkopy pomocí trubních nebo rámových propustků (viz např. výkresy C.3.1 a C.3.2 a část D.3 dokumentace DÚR).
  6. *Vybudovat náhradní drobné objekty k zajištění funkce existujících závlah.*  
Podmínka je splněna v projektové dokumentaci stavebním objektem SO 6347 (viz část D.3 dokumentace DÚR).
  7. *Převést průtoky všech existujících toků (i občasných) přes těleso komunikace.*  
Křížení s vodními toky řeší převážně mosty: viz SO 6210, 6212, 6217 a 6218 (část D.2 dokumentace DÚR). Křížení s Mikulovským odpadem 2 je řešeno rámovým propustkem v rámci SO 6101. Křížení s otevřeným korytem Mikulovského odpadu 5 je zrušeno a nahrazeno trubním vedením v rámci SO 6352 (část D.3 dokumentace DÚR).
  8. *Stavební dvory umisťovat mimo ochranná pásma vodních zdrojů, mimo obytnou zástavbu a mimo zátopové území, chráněná území a jejich ochranná pásma včetně významných krajinných prvků.*  
Podmínka je splněna, dle části D.9 dokumentace DÚR je zřejmé, že staveniště a deponie budou součástí záboru navrhované stavby. Podmínka byla zapracována v dokumentaci záměru žadatele tak, že předmětem umístění výrokem tohoto rozhodnutí nejsou samostatné objekty zařízení staveniště či deponie stavby a tyto mimoglobální součásti organizace výstavby budou situovány uvnitř obvodu stavby tak, že splní dislokaci mimo obydlené části sídel;
  9. *Provést celoplošný monitoring průtoků a jakosti vody ve vodotečích.*  
Podmínka je splněna řešením v projektové dokumentaci v části F.1.5 a F.1.6 dokumentace DÚR;
  10. *Na podkladě definitivního řešení odvodnění vybrané varianty rychlostní silnice provést aktualizaci výpočtu očekávaného znečištění příslušných recipientů včetně návrhu technických opatření k zamezení jejich kontaminace při havárii vozidel.*  
Řešeno primárně návrhem DUN (dešťových usazovacích nádrží) s odlučovačem ropných látek před všemi vyústěními dálniční kanalizace do recipientů (SO 6314, 6315, 6318, 6319). Parametry DUN s ohledem na odstranění běžného znečištění a na zachycení havarijního znečištění uvádí část D.3 dokumentace DÚR. Na dálniční kanalizaci jsou mimo to navržena stavítka umožňující při včasném zásahu uzavření havarijního znečištění uvnitř kanalizace a jeho následné odčerpání. Ke znečištění vod chloridy, které navržený systém odvádění vod nedokáže bez dalšího účinně eliminovat (nutné ředění dle výpočtů směšovacích rovnic), nebude vzhledem k navrženému způsobu zimní údržby v etapě stavby 5206(1) docházet, podmínka v této své části tedy není pro předmětný úsek D52 relevantní.
  11. *U případných přeložek toků navrhnout revitalizaci toku.*  
Stavba obsahuje pouze úpravy koryt ve stávající stopě (viz SO 6322, 6323, 6324; část D.3 dokumentace DÚR). Nejedná se tedy přeložky vodních toků a jsou navržena standardní opatření v souladu s hodnotami vodních toků;
  12. *Při provádění zemních prací v bezprostředním okolí vodních toků zabezpečit jejich koryta před zanášením zeminou, v blízkosti rybníků, mokřadů a ekologicky cenných území nedopustit narušení jejich ekologické rovnováhy a zajistit migraci bioty.*  
Podmínka se týká užívání stavby a proto nebyla zapracována do podmínek územního rozhodnutí o umístění stavby;
  13. *Doložit příslušnému vodohospodářskému orgánu způsob zneškodnění splaškových vod v průběhu výstavby.*  
Podmínka se týká provádění stavby a proto nebyla zapracována do podmínek územního rozhodnutí;
  14. *Provést sondační průzkum.*  
Podmínka byla splněna a výsledky jsou doloženy v projektové dokumentaci v části F.1.1,

- F.1.3., F.1.4., F.1.5. a F.1.8.;
15. *Provést celoplošný monitoring stavů hladin a jakosti podzemní vody.*  
Splnění podmínky je obsaženo v části F.1.5 a F.1.6 dokumentace DÚR.
16. *Ochranné prvky v územích mimo ochranná pásma:*  
- *dešťová voda z povrchu rychlostní silnice bude svedena do silniční kanalizace zaústěné do těsněných retenčních nádrží nebo DUN,*  
- *mělké příkopy v zářezích silnice a podél paty násypů navrhnout se zpevněným dnem,*  
- *dešťové vody z povrchu silnice a drenážní vody svádět odděleně.*  
Dálniční kanalizaci, DUN a RN řeší podrobně SO řady 300 (viz část D.3 dokumentace DÚR). Zpevnění dna příkopů dokládá příloha 03a v části D.1 dokumentace DÚR. Drenážní vody nejsou přímo zaústovány do dálniční kanalizace (podrobnosti obsáhne DSP).
17. *Při průchodu rychlostní silnice R52 v těsné blízkosti nebo v prostoru ochranným pásmem vodních zdrojů doplnit výše uvedené ochranné prvky o instalaci průběžných betonových svodidel. Betonová svodidla osadit za podélnými rigoly (žlaby) odvodňovacího systému silnice a zabránit rozstříkávání vody z povrchu silnice mimo její odvodnění.*  
V předmětné části stavby se nenachází vodní zdroje. Podmínka se týká jiných částí stavby, pro které bude vedeno samostatné územní řízení.
18. *Provést opatření ve vztahu k blízkým využívaným domovním studním.*  
V předmětné části stavby se nenachází vdomovní studně. Podmínka se týká jiných částí stavby, pro které bude vedeno samostatné územní řízení.
19. *Součástí dalších stupňů přípravy bude Komplexní odtoková studie. Přemostění Horní nádrže řešit na základě podrobného vyhodnocení vlivu přemostění na frekvenci a rozsah zaplavovaného území. Přemostění všech toků řešit na základě posouzení vlivu na odtokové poměry a navrhnout případná protipovodňová opatření.*  
Odtoková studie je doložena jako "celkové vodohospodářské řešení stavby" (viz část D.3 dokumentace DÚR). Přemostění horní nádrže VDNM není předmětem stavby 5206(1). Přemostění vodních toků jsou navržena dostatečně kapacitní dle požadavků ČSN 73 6201 (podrobnosti uvádí části D.2 a D.3 dokumentace DÚR) a neomezují odtok z území. Protipovodňová opatření nejsou nutná.
20. *Provést posouzení stability hráze z hlediska technicko-bezpečnostního dohledu nad vodními díly oprávněnou osobou vzhledem k vyšší frekvenci dopravní zátěže.*  
Podmínka se týká části stavby, která není předmětem tohoto řízení;  
*Z hlediska ochrany půdy:*
21. *Mocnost skřívek orniční a podorniční vrstvy stanovit na základě detailního pedologického průzkumu. Skrytou půdu z dočasných záborů oddělit od skrývané půdy trvalých záborů. Skrývku provést v mimovegetačním období.*  
Pedologický průzkum doložen jako část F.1.8 dokumentace DÚR a podle něj jsou navrženy mocnosti skřívek v navazujících částech DÚR. Ostatní požadavky se týkají realizační fáze stavby.
22. *V dalších fázích přípravy stavby určit cílové plochy pro uložení ornice a zkulturnění schopného podorničí, které budou získány skrývkou v rámci zemních prací při výstavbě komunikace.*  
Podmínka je splněna v projektové dokumentaci v části F.15.
23. *Provést základní průzkum kontaminace orniční vrstvy v celé trase rychlostní komunikace ve vztahu k vyhlášce č.13/1994 Sb. Ministerstva životního prostředí, kterou se upravují některé podrobnosti ochrany zemědělského půdního fondu za účelem umožnění adekvátního rozhodnutí o jejich dalším využití.*  
Jedná se podmínku pro realizaci stavby a proto nebyla zahrnuta do podmínek rozhodnutí;
24. *Dočasné skládky orniční vrstvy zabezpečit podle příslušných předpisů před jejich znehodnocením, zejména pak zabránit rozmnožení ruderalních druhů rostlin a kontaminaci půdy jejich semeny, znehodnocení stavební činností a erozí. Celý objem dočasně skrytých kulturních vrstev půd bude použit ke zpětné rekultivaci dočasně odnímaných ploch.*  
Jedná se podmínku pro realizaci stavby a proto nebyla zahrnuta do podmínek rozhodnutí;



25. *Navázání pozemků provádět v době vegetačního klidu.*

Jedná se podmínku pro realizaci stavby a proto nebyla zahrnuta do podmínek rozhodnutí;

26. *Veškeré práce provádět po etapách, svahy odkrývat po částech a přikrývat štěrkovými přísypy. Ve vytipovaných lokalitách, kde je výskyt podzemní vody, je třeba při těžbě postupovat opatrně a v případě velkého výronu vody ve svahu zářezu vybudovat odvodňovací kamenná žebra.*

Jedná se podmínku pro realizaci stavby a proto nebyla zahrnuta do podmínek rozhodnutí;

27. *Během výstavby i provozu rychlostní silnice R52 bude zajistit přístup na zemědělské pozemky (doporučuje se proto zpracování projektu pozemkových úprav tak, aby v důsledku realizace stavby nevznikaly neobhospodařovatelné nebo nepřístupné pozemky).*

Návrhem polních cest v rámci stavby (SO 6127) společně se stávajícími cestami zapsanými v KN je zajištěna přístupnost všech zemědělsky využívaných parcel stávajících i oddělovaných stavbou. Přístupnost pozemků během realizace je vedle vhodné etapizace výstavby SO 6127 (viz část D.9 dokumentace DÚR) zajištěna i pásy dočasných záborů podél trasy D52 (viz např. výkresy C.3.1 a C.3.2 dokumentace DÚR).

28. *V další fázi přípravy stavby provést geologický, hydrogeologický a geotechnický průzkum území, který jasně stanoví podmínky provádění stavby a provozu ve vztahu k ložiskům a zásobníkům zemního plynu.*

Podmínka není pro předmětný úsek D52 relevantní, jak dokládá i kladné vyjádření Obvodního báňského úřadu ke stavbě ve vztahu k ložiskové ochraně předložené v dokladové části DÚR; další podrobné průzkumy tudíž nebyly v rámci DÚR opatřovány.

*Z hlediska ochrany rostlin, živočichů a ekosystémů:*

29. *Při budování podchodů pro zajištění migrační propustnosti řešit osvětlení těchto podchodů například zarošťovanými okny v dělicím pásu rychlostní silnice, které zvýší pravděpodobnost využívání podchodů živočichy.*

Křížení s vodními toky (nepřesýpané mosty SO 6210, 6212; část D.2 dokumentace DÚR) jsou vybaveny mezerou mezi římsami ve středním dělicím pásu dálnice. Zajištění migrační propustnosti je obecně řešeno jinými objekty či v jiných úsecích dálnice D52, nežli podchody/mostními objekty v rámci stavby 5206(1). Migrační potenciál území řešen v Detailní migrační studii (část F.5 dokumentace DÚR).

30. *Po zaměření trasy a určení všech pozemků dotčených výstavbou a provozem R52 provést podrobný biologický průzkum (resp. biologické hodnocení, pokud bude přísl. orgánem požadováno) se zaměřením na výskyt zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů (i dle aktuální verze Červeného seznamu) a dalších chráněných částí přírody (Natura 2000, chráněných území a významných krajinných prvků). Navrhnout podmínky nakládání s těmito druhy (záchranný transfer, vytvoření náhradního stanoviště apod.) a vhodných technických řešení a opatření pro snížení či eliminaci negativních vlivů rychlostní silnice.*

Podmínka je splněna v projektové dokumentaci v části Řeší část F.8.1 a F.8.2 dokumentace DÚR.

31. *Po zaměření trasy a určení všech pozemků dotčených výstavbou a provozem R52 provést inventarizaci dřevin rostoucích mimo les na pozemcích dotčených stavbou a provozem rychlostní silnice včetně opatření pro ochranu zachovávaných dřevin před poškozením.*

Podmínka je splněna v projektové dokumentaci v části F.9.

32. *V dalších fázích přípravy stavby zpracovat migrační studii včetně návrhu potřebných podchodů a nadchodů na střetu s prvky územního systému ekologické stability (dále jen „ÚSES“), niveletu, podchody a nadchody konečné varianty upravit dle požadavků této studie.*

Podmínka je splněna v projektové dokumentaci v části F.5.

33. *Jako kompenzační opatření realizovat biokoridor v oblasti Pavlova - kolem sypané hráze na jižním břehu („suchozemská část“).*

Podmínka se týká části stavby, která není předmětem tohoto řízení;

34. *Jako kompenzační opatření realizovat biokoridor v oblasti Pavlova - průtočné rameno spojující dolní nádrž s Dyjí pod přehradou („vodní část“).*

Podmínka se týká části stavby, která není předmětem tohoto řízení;

34. *Jako kompenzační opatření realizovat biokoridor ve střední nádrži – výstavba „dalšího ostrova.“*

Podmínka se týká části stavby, která není předmětem tohoto řízení;

*Z hlediska vlivů na krajinu:*

35. *V dalších fázích přípravy stavby zpracovat projekt vegetačních úprav rychlostní komunikace za použití geograficky původních stanovištně vhodných druhů dřevin (stromů a keřů), který ve vazbě na konkrétní výškové a směrové trasování rychlostní silnice a terénní podmínky bude zároveň jako kompenzační opatření řešit začlenění rychlostní komunikace do krajiny s ohledem na ochranu krajinného rázu. Tento projekt bude řešit i napojení na stávající prvky územního systému ekologické stability (především biokoridory) a na stávající i připravované větrolamy. Zvláštní pozornost věnovat násypům, mostům a mimoúrovňovým křižovatkám. U násypů řešit dle podmínek optimálně výsadbu stromového patra v patě násypu, na svahu pak keřové patro tak, aby došlo k maximálnímu pohledovému začlenění do krajiny.*

Splnění podmínky řeší část F.3.2 dokumentace DÚR, resp. na tuto odbornou studii navazující část D.8.1 dokumentace DÚR. Návrh vegetačních úprav byl projednán se zástupci AOPK resp. SCHKO Pálava (vyjádření zařazena v dokladové části DÚR). Problematika krajinného rázu řešena v části F.4 dokumentace DÚR

36. *Upřednostňovat na viditelných stavebních objektech a při terénních úpravách využití přírodních materiálů (dřevo, kámen místní provenience apod.) s vhodnou modelací terénu před technicky strohým řešením a tvrdými liniemi tak, aby tato opatření vhodně snižovala nepříznivé působení rychlostní komunikace v krajině s ohledem na ochranu krajinného rázu. Požadované materiály jsou uplatněny při návrhu optických zábran na ekoduktu (SO 6216) a PHS (SO 6760). Modelaci terénu se detailně věnují části F.3.1, F.3.2 a F.4 dokumentace DÚR.*

37. *Po zaměření pozemků pro výstavbu zpracovat návrh rychlostní silnice R52 s minimálním vlivem na krajinný ráz včetně zapojení zeleně. Mimoúrovňové křižovatky řešit přednostně (v prostoru pálavských bradel s úpatími výhradně) v zářezech tak, aby se nejvyšší stavební bod křižovatky nedostával nad rostlý terén. Součástí návrhu bude hodnocení krajinného rázu včetně vizualizace v hlavních pohledových osách zejména prostorů křižovatek, rozsáhlejších přemostění a násypů. Mimořádnou pozornost věnovat minimalizaci vlivu na unikátní architektonickou a krajinářskou hodnotu jižního úpatí Pavlovských vrchů s městem Mikulov a komplexem církevních staveb na Svatém kopečku. Tento návrh projednat s orgánem ochrany přírody.*

Začlenění stavby do krajiny se detailně věnují části F.3.1, F.3.2 a F.4 dokumentace DÚR. Stavba 5206(1) musí mimoúrovňově překonat křižující železniční trať a vodní toky, a to na větší části trasy stavby 5206(1) umístěné v jinak plochem terénu nevyhnutelně vede k vedení dálnice na násypu. Mimoúrovňové křižovatky v prostoru pálavských bradel s úpatími jsou předmětem jiných staveb D52. Výška násypu je maximálně přimknuta k terénu. Jediné rozsáhlé přemostění na trase D52 (SO 6209) je vyvoláno zájmy ochrany přírody (slanisko). Kladné projednání návrhu s dotčenými orgány je doloženo v dokladové části DÚR.

*Z hlediska ochrany památek:*

38. *Celá definitivně vybraná trasa stavby bude archeologicky prozkoumána (v rozsahu zemních zásahů).*

Podmínka vyplývá z platných právních předpisů a je povinností investora ji splnit. Požadavek na archeologický dohled je uveden v textu souhrnné technické zprávy projektové dokumentace.

39. *V případě vedení trasy přes objekty drobné architektury, je třeba zajistit jejich přemístění.*

V území dotčeném územím rozhodnutí se nenachází objekty drobné architektury;

*Opatření na jednotlivých úsecích:*

*Km 16,700 – 18,100*

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

Podmínka se týká části stavby, která není předmětem tohoto řízení;

*Km 18,500 – 20,000 – Nová Ves*

41. *Vybudovat protihlukovou stěnu vpravo, o výšce cca 4 m.*

Podmínka se týká části stavby, která není předmětem tohoto řízení;

43. *Zabezpečit průchod biokoridorů v nivách Mlýnského náhonu a Olbramovického potoka min. formou podchodných propustků, doplněných bariérami okolo silnice, zabraňujícími živočichům ve volném pohybu přes těleso silnice.*

Podmínka se týká části stavby, která není předmětem tohoto řízení;

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

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

Podmínka se týká části stavby, která není předmětem tohoto řízení;

*Km 24,000 – 25,000 rekreační areál*

45. *Výškové vedení trasy R52 řešit dle technických možností co nejnižší, případná napojení a křížení řešit přednostně pod R52.*

Podmínka se týká části stavby, která není předmětem tohoto řízení;

46. *Detail směrového a výškového vedení trasy R52 řešit v úzké návaznosti na protihluková opatření, která zajistí jednak plnění hlukových limitů, jednak budouvykazovat minimální vlivy na krajinný ráz, živočichy a ptačí oblast Natura 2000.*

Podmínka se týká části stavby, která není předmětem tohoto řízení;

47. *Zvolit vhodná technická opatření po obvodu tělesa silnice, aby nedocházelo k nočnímu oslňování území v prostoru Betléma.*

Podmínka se týká části stavby, která není předmětem tohoto řízení;

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

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

Podmínka se týká části stavby, která není předmětem tohoto řízení;

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

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

Podmínka se týká části stavby, která není předmětem tohoto řízení;

*Km 30,000- Křižovatka Spálená hospoda*

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

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

Podmínka se týká části stavby, která není předmětem tohoto řízení;

51. *R52 vést pokud možno v zářezu, příp. po terénu a vyhnout se násypovým partiím.*

Podmínka se týká části stavby, která není předmětem tohoto řízení;

52. *Na křižovatkách provést zahloubení silnice tak, aby horní úroveň křížení kopírovala rostlý terén.*

Podmínka se týká části stavby, která není předmětem tohoto řízení;

53. *Nebudovat žádná doprovodná nadzemní zařízení (např. odpočívadla a parkoviště, čerpací stanice pohonných hmot, reklamní tabule apod.), mimo nezbytného dopravního značení.*

Podmínka se týká části stavby, která není předmětem tohoto řízení;

54. *Zabezpečit průchod biokoridorů v nivách Bavorského a Permského potoka min. formou podchodných propustků, doplněných bariérami okolo silnice, zabraňujícími živočichům ve volném pohybu přes těleso silnice.*

Podmínka se týká části stavby, která není předmětem tohoto řízení;

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

55. *Zabezpečit průchodnost biokoridoru přes silnici.*

Podmínka se týká části stavby, která není předmětem tohoto řízení;

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

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

Protihluková stěna je v projektové dokumentaci řešena stavebním objektem SO 6760 (viz část D.2 dokumentace DÚR). Oproti rozsahu dle podmínky stanoviska EIA došlo v dokumentaci DÚR na základě hlukové studie k upřesnění protihlukového opatření v předmětném úseku. Protihluková stěna je v tomto úseku navržena na protihlukovém zemním valu, podél levého jízdního pásu D52. Konstrukční výška stěny činí 2,62 m nad povrchem koruny zemního valu, tj. 4,5 m nad okrajem vozovky. Oproti dokumentaci EIA je délka protihlukové stěny zkrácena o 140 m vzhledem k respektování závěrů hlukové studie. Nejedná se o změnu, která by mohla mít významný negativní vliv na životní prostředí a veřejné zdraví. Jde zejména o upřesnění původního záměru na základě jeho podrobnější přípravy. I pro tuto změnu bylo vydáno souhlasné závazné stanovisko MŽP k ověření změn záměru (ze dne 5.1.2017; č.j.: MZP/2017/710/3057).

*Km 38,600 - křižovatka Mikulov jih*

57. *Z variant umístění křižovatky vybrat východní variantu na km 38,500.*

Podmínka se týká části stavby, která není předmětem tohoto řízení;

58. *Vybudovat náhradní biokoridor s podchodem v šíři cca 18 m jihovýchodně od MÚK nebo přemístit křižovatku (MÚK navržena v prostoru lokálního biokoridoru) a přechod řešit ekoduktem (zároveň přístup k Šibeničníku).*

Podmínka se týká části stavby, která není předmětem tohoto řízení; Vybudování biokoridoru řeší SO 6216 a 6831 (viz části D.2 a D.8.2 dokumentace DÚR).

*Km 39,250 - protíná lokální biokoridor na státní hranici*

59. *Provést přemostění hraničního toku a zároveň převedení lokálního biokoridoru v šíři cca 18 m.*

Podmínka se týká části stavby, která není předmětem tohoto řízení;

*Podmínky pro fázi výstavby*

60. *Umístění zařízení staveniště situovat přednostně na ostatní půdě mimo ochranná pásma zdrojů vod, zátopová území, chráněná území a jejich ochranná pásma včetně významných krajinných prvků a mimo území sídel.*

Jedná se podmínku pro realizaci stavby a proto nebyla zahrnuta do podmínek rozhodnutí;

61. *Pro přesun hmot používat přednostně trasu v ose plánované rychlostní silnice.*

Jedná se podmínku pro realizaci stavby a proto nebyla zahrnuta do podmínek rozhodnutí;

*Podmínky pro fázi provozu*

62. *Po uvedení stavby do provozu prověřit účinnost protihlukových opatření měřením hluku z rychlostní komunikace, výběr měřících míst provést ve spolupráci s hygienickou službou.*

Jedná se podmínku pro realizaci stavby a proto nebyla zahrnuta do podmínek rozhodnutí;

63. *V případě zjištění nadlimitních hodnot hluku provést dodatečná nápravná opatření.*

Jedná se podmínku pro realizaci stavby a proto nebyla zahrnuta do podmínek rozhodnutí;

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

1. *V prostoru čistírny odpadních vod (dále jen „ČOV“) na jižním okraji evropsky významné lokality Mušovský luh vybudovat pod komunikací podchod pro živočichy (vydra říční). Izolovat lesní porost Mušovského luhu od koridoru rychlostní komunikace oplocením – minimálně v blízkosti navrhovaného podchodu.*

Podmínka se týká části stavby, která není předmětem tohoto řízení;

2. *Minimalizovat redukci vzrostlé rozptýlené zeleně ve volné krajině (biotopu strakapouda jižního (*Dendrocopos syriacus*) v ptačí oblasti Pálava. Případné ztráty či poškození biotopu kompenzovat náhradními výsadbami stromů rodů *Quercus* sp., *Populus* sp., *Fraxinus* sp. a *Juglans regia* na vhodných pozemcích ptačí oblasti Pálava.*

Podmínka je splněna, káceny budou výhradně jen ty dřeviny, které kolidují se stavbou. Specifikace rozsahu kácení je předmětem části D.0 dokumentace DÚR. Požadavek kompenzace v podobě náhradních výsadeb uvedeného druhového složení je plně reflektován v části D.8.1 dokumentace DÚR. Vliv na strakapouda jižního je podrobně vyhodnocen v části F.8.2 dokumentace DÚR (minimální vliv, neboť těžiště výskytu druhu leží mimo trasu záměru).

3. *Nově navršená tělesa násypu komunikace a všechny těžkou mechanizací narušené plochy mulčovat po skončení stavebních prací semenem místního původu a dále tyto plochy dosít semenem (odrolky) druhů trávníků, luk a lesních lemů místního původu.*

Podmínka se týká realizace stavby a je podmínkou pro stavební řízení. Řešení je zohledněno v části D.8.1 dokumentace DÚR. Návrh vegetačních úprav byl projednán se zástupci AOPK resp. SCHKO Pálava (vyjádření zařazena v dokladové části DÚR).

4. *Případnou redukci biotopu vysokých křovin - biotop pěnice vlašské (*Sylvia nisoria*) v ptačí oblasti Pálava kompenzovat rozptýlenou výsadbou keřů přirozených společenstev regionu (*Crataegus* sp., *Ligustrum vulgare*, *Rosa* sp., *Cornus mas*) na nově vzniklé, resp. obnažené svahy tělesa komunikace.*

Káceny budou výhradně jen ty dřeviny, které kolidují se stavbou. Specifikace rozsahu kácení je předmětem části D.0 dokumentace DÚR. Požadavek kompenzace v podobě náhradních výsadeb uvedeného druhového složení je plně reflektován v části D.8.1 dokumentace DÚR. Vliv na pěnici vlašskou je podrobně vyhodnocen v části F.8.2 dokumentace DÚR (zanedbatelný vliv).

5. *Stresování hnízdní populace rybáka obecného (*Sterna hirundo*) během vlastní realizace stavby v jižní části hráze (způsobené např. zvýšenou hlučností prostředí stavebními pracemi) eliminovat provedením těchto prací v tomto prostoru mimo hlavní hnízdní období (květen – červenec). Pro zvýšení nabídky vhodných hnízdních biotopů zvážit možnost alespoň dočasného snížení hladiny Střední nádrže Vodního díla Nové Mlýny na kótu 169,50 m n.m.*

Podmínka se týká realizace stavby a není podmínkou pro územní rozhodnutí o umístění stavby;

Souhlasné stanovisko MŽP o hodnocení vlivu podle § 10 zák. č. 100/2001 Sb. o posuzování vlivů na životní prostředí, ze dne 13. 05. 2005 pod č. j. 4061/OPVI/05:

Podmínky pro fázi přípravy:

Z hlediska ochrany sídel a obyvatelstva:

1. *Vybranou trasu rychlostní silnice R52 zařadit do závazných částí příslušné územně plánovací dokumentace. V této trase vyhlásit stavební uzávěru, stejně tak v územích ovlivněných negativními dopady z provozu na této komunikaci (území po izofony hraniční hodnoty přípustné hladiny hluku).*

Podmínku nelze zahrnout do podmínek rozhodnutí, jelikož podmínkami územního rozhodnutí nelze ukládat obcím, aby zapracovaly do závazných částí projektové dokumentace vybranou trasu rychlostní komunikace. Tato povinnost jim vzniká přímo z ustanovení § 31 odst. 4 stavebního zákona, kde je tato povinnost zakotvena - Politika územního rozvoje je závazná pro pořizování a vydávání zásad územního rozvoje, územních plánů, regulačních plánů a pro rozhodování v území;

2. *V dalších fázích přípravy R52, po zaměření pozemků a určení přesného rozsahu stavby*

*zpracovat podrobnou hlukovou studii výstavby a provozu R52 a dalších komunikací, na kterých se v souvislosti s realizací R52 významně zvýší frekvence dopravy. Výsledkem této studie bude návrh konkrétních protihlukových opatření pro zajištění hlukových limitů dle aktuálně platné legislativy. Protihlukové stěny navrhnout přednostně z přírodně blízkých materiálů s pohltivou úpravou. Protihlukové stěny řádně ozelenit, v případě možností a ve spolupráci s příslušnou obcí doplnit o zelené pásy i mimo vlastní silniční pozemek. Zejména v blízkosti navržených ptačích oblastí řešit protihluková opatření s eliminací vlivů na ptáky.*

Hluková studie fáze provozu doložena jako část F.6 dokumentace DÚR vč. doplnění vyžádaného KHS JmK (zařazeno v dokladové části dokumentace DÚR). Hluková studie fáze výstavby bude řešena v navazujícím stupni přípravy (DSP) na podkladě bližší znalosti způsobu provádění prací (Plán organizace výstavby).

Návrh protihlukové stěny a valu dokumentuje např. část D.2 dokumentace DÚR (příloha 09.1). Ozelenění PHS uvádí část F.8.1 dokumentace DÚR. V souladu se Zásadami pro začlenění stavby do krajiny (část F.3.2 dokumentace DÚR) je navrženo krajinářsky citlivé provedení a materiál (neutrální formu, nevýrazné barvy; blíže bude specifikováno ve stupni DSP). PHS je navržena jako neprůhledná, oboustranně pohltivá, umístěná na zemním valu.

3. *Zařízení staveniště, deponie umístit mimo obydlené části sídel.*

Podmínka je splněna, dle části D.9 dokumentace DÚR je zřejmé, že staveniště a deponie budou součástí záboru navrhované stavby. Podmínka byla zpracována v dokumentaci záměru žadatele tak, že předmětem umístění výrokem tohoto rozhodnutí nejsou samostatné objekty zařízení staveniště či deponie stavby a tyto mimoglobální součásti organizace výstavby budou situovány uvnitř obvodu stavby tak, že splní dislokaci mimo obydlené části sídel;

4. *Zvážit možnost nového řešení křižovatky R52 a I/52 Pohořelice dle požadavků obce Pohořelice.*

Podmínka se týká jiné části stavby, konkrétně pak stavby R 5204 (D 5204);

5. *Zabezpečit přístup mezi Mikulovem a prostorem Šibeničního vrchu pro pěší a cyklisty vybudováním sjezdu z ramene MÚK Mikulov – Jih na polní cestu vedoucí k Šibeničnímu vrchu. Součástí této MÚK (nadjezdu I/52) bude stezka pro pěší a cyklisty.*

Podmínka se netýká stavby 5206(.1), i v rámci této je však přístup k Šibeníku rovněž řešen – v souladu s podmínkou č. 58 ekoduktem v km 38,401 (viz SO 6216; primárně slouží migraci zvěře), v km 37,744 D52 novým podjezdem pro cyklisty i pěší (viz SO 6212) a novou polní cestou (viz SO 6127) souběžnou s D52 vedenou cca do km 37,950, kde navazuje na stávající síť cest směrem k Šibeničnímu vrchu.

#### Z hlediska ochrany vod:

6. *Vybudovat náhradní drenáže k zajištění funkce existujících odvodnění.*

Podmínka byla splněna zpracováním v dokumentaci žadatele, konkrétně je řešena stavebním objektem SO 6351 a 6352 (viz část D.3 dokumentace DÚR).

7. *Převést odvodňovací příkopy tělesem komunikace k zajištění funkce existujících odvodnění.*

Podmínka je splněna v projektové dokumentaci. Na více místech jsou převáděny příčně přes komunikace příkopy pomocí trubních nebo rámových propustků (viz např. výkresy C.3.1 a C.3.2 a část D.3 dokumentace DÚR).

8. *Vybudovat náhradní drobné objekty k zajištění funkce existujících závlah.*

Podmínka je splněna v projektové dokumentaci stavebním objektem SO 6347 (viz část D.3 dokumentace DÚR).

9. *Převést průtoky všech existujících toků (i občasných) přes těleso komunikace.*

Křížení s vodními toky řeší převážně mosty: viz SO 6210, 6212, 6217 a 6218 (část D.2 dokumentace DÚR). Křížení s Mikulovským odpadem 2 je řešeno rámovým propustkem v rámci SO 6101. Křížení s otevřeným korytem Mikulovského odpadu 5 je zrušeno a nahrazeno trubním vedením v rámci SO 6352 (část D.3 dokumentace DÚR).

10. *Při provádění zemních prací zamezit únikům ropných látek ze stavebních strojů, v případě úniku provést řádnou asanaci místa úniku. Při stavebních pracích zamezit kontaminaci vodotečí.*

- Není podmínkou pro územní řízení, patří do podmínek pro provádění stavby;
11. *Stavební dvory umisťovat mimo ochranná pásma vodních zdrojů, mimo obytnou zástavbu a mimo zátopové území, chráněná území a jejich ochranná pásma včetně významných krajinných prvků. Zabezpečit stavební dvory proti úniku vodě a půdě nebezpečným látkám, provádět pravidelnou preventivní kontrolu stavebních mechanismů se zaměřením na možný únik výše uvedených látek.*  
Součástí této části stavby nejsou žádné stavební dvory;
12. *Provést celoplošný monitoring průtoků a jakosti vody ve vodotečích.*  
Podmínka je splněna řešením v projektové dokumentaci v části F.1.5 a F.1.6 dokumentace DUR;
13. *Na podkladě definitivního řešení odvodnění vybrané varianty rychlostní silnice provést aktualizaci výpočtu očekávaného znečištění příslušných recipientů včetně návrhu technických opatření k zamezení jejich kontaminace při havárii vozidel.*  
Řešeno primárně návrhem DUN (dešťových usazovacích nádrží) s odlučovačem ropných látek před všemi vyústěními dálniční kanalizace do recipientů (SO 6314, 6315, 6318, 6319). Parametry DUN s ohledem na odstranění běžného znečištění a na zachycení havarijního znečištění uvádí část D.3 dokumentace DÚR. Na dálniční kanalizaci jsou mimo to navržena stavítka umožňující při včasné zásahu uzavření havarijního znečištění uvnitř kanalizace a jeho následné odčerpání. Ke znečištění vod chloridy, které navržený systém odvádění vod nedokáže bez dalšího účinně eliminovat (nutné ředění dle výpočtů směšovacích rovnic), nebude vzhledem k navrženému způsobu zimní údržby v etapě stavby 5206(.1) docházet, podmínka v této své části tedy není pro předmětný úsek D52 relevantní.
14. *U případných přeložek toků navrhnout revitalizaci toku.*  
Stavba obsahuje pouze úpravy koryt ve stávající stopě (viz SO 6322, 6323, 6324; část D.3 dokumentace DÚR). Nejedná se tedy přeložky vodních toků a jsou navržena standardní opatření v souladu s hodnotami vodních toků;
15. *Pro jednotlivé úseky nové rychlostní silnice vypracovat dle příslušných předpisů havarijní řády pro případ havárie s následným únikem látek nebezpečným vodám.*  
Podmínka se týká užívání stavby a proto nebyla zapracována do podmínek územního rozhodnutí o umístění stavby;
16. *V blízkosti zdrojů pitné vody místního významu zamezit v co největší míře technickými prostředky vsakování odpadních vod z komunikace do půdního profilu.*  
Podmínka se týká užívání stavby a proto nebyla zapracována do podmínek územního rozhodnutí o umístění stavby;
17. *Při provádění zemních prací v bezprostředním okolí vodních toků zabezpečit jejich koryta před zanášením zeminou, v blízkosti rybníků, mokřadů a ekologicky cenných území nedopustit narušení jejich ekologické rovnováhy a zajistit migraci bioty.*  
Podmínka se týká užívání stavby a proto nebyla zapracována do podmínek územního rozhodnutí o umístění stavby;
18. *Dostatečně dimenzovat mosty a propustky stávajících vodotečí.*  
Podmínka byla splněna zapracováním v dokumentaci záměru žadatele. Je věcí projektanta navrhnout stavbu tak, aby byla správná, úplná a proveditelná;
19. *Omezit zemní práce, které by narušily odtokový režim podzemních vod.*  
Podmínka se týká provádění stavby a proto nebyla zapracována do podmínek územního rozhodnutí;
20. *Dodržovat regulativy pro ochranná pásma vodních zdrojů.*  
Podmínka vyplývá z právních předpisů a nelze ji duplicitně uvádět dopodmínek rozhodnutí;
21. *Doložit příslušnému vodohospodářskému orgánu způsob zneškodnění splaškových vod v průběhu výstavby.*  
Podmínka se týká provádění stavby a proto nebyla zapracována do podmínek územního rozhodnutí;
22. *Zajistit souhlas příslušného vodohospodářského orgánu se snížením hladiny podzemních vod v zářezech stavby podélnou drenáží.*

- Podmínka splněna v projektové dokumentaci – podklady a doklady. Příslušný vodoprávní úřad se ke stavbě vyjádřil svým závazným stanoviskem;
23. *Provést sondační průzkum.*  
Podmínka byla splněna a výsledky jsou doloženy v projektové dokumentaci v části F.1.1, F.1.3., F.1.4., F.1.5. a F.1.8.;
24. *Provést celoplošný monitoring stavů hladin a jakosti podzemní vody.*  
Splnění podmínky je obsaženo v části F.1.5 a F.1.6 dokumentace DÚR.
25. *Realizovat technická opatření minimalizující možnost kontaminace vod.*  
Podmínka se týká provádění stavby a proto nebyla zapracována do podmínek územního rozhodnutí;
26. *Ochranné prvky v územích mimo ochranná pásma:*  
- *dešťová voda z povrchu rychlostní silnice bude svedena do silniční kanalizace zaústěné do těsněných retenčních nádrží nebo DUN,*  
- *mělké příkopy v zářezech silnice a podél paty násypů budou navrženy se zpevněným dnem,*  
- *dešťové vody z povrchu silnice a drenážní vody budou sváděny odděleně.*  
Dálniční kanalizaci, DUN a RN řeší podrobně SO řady 300 (viz část D.3 dokumentace DÚR). Zpevnění dna příkopů dokládá příloha 03a v části D.1 dokumentace DÚR. Drenážní vody nejsou přímo zaústovány do dálniční kanalizace (podrobnosti obsáhne DSP).
27. *Při průchodu rychlostní silnice R 52 v těsné blízkosti nebo v prostoru ochranným pásmem vodních zdrojů budou výše uvedené ochranné prvky doplněny o instalaci průběžných betonových svodidel. Betonová svodidla budou osazena za podélnými rigoly (žlaby) odvodňovacího systému silnice a zabrání rozstříkávání vody z povrchu silnice mimo její odvodnění.*  
V předmětné části stavby se nenachází vodní zdroje. Podmínka se týká jiných částí stavby, pro které bude vedeno samostatné územní řízení.
28. *Pro provádění prací je nezbytné vypracovat havarijní plán řešící krizové situace při kterých by mohlo dojít k ohrožení jakosti vod.*  
Podmínka se týká realizace stavby a proto nebyla zahrnuta do podmínek územního rozhodnutí o umístění stavby;
29. *Provést opatření ve vztahu k blízkým využívaným domovním studním.*  
V předmětné části stavby se nenachází vdomovní studně. Podmínka se týká jiných částí stavby, pro které bude vedeno samostatné územní řízení.
30. *Součástí dalších stupňů přípravy bude Komplexní odtoková studie. Přemostění Horní nádrže řešit na základě podrobného vyhodnocení vlivu přemostění na frekvenci a rozsah zaplavovaného území. Přemostění všech toků řešit na základě posouzení vlivu na odtokové poměry a navrhnout případná protipovodňová opatření.*  
Odtoková studie je doložena jako "celkové vodohospodářské řešení stavby" (viz část D.3 dokumentace DÚR). Přemostění horní nádrže VDNM není předmětem stavby 5206(1). Přemostění vodních toků jsou navržena dostatečně kapacitní dle požadavků ČSN 73 6201 (podrobnosti uvádí části D.2 a D.3 dokumentace DÚR) a neomezuji odtok z území. Protipovodňová opatření nejsou nutná.
31. *Provést posouzení stability hráze z hlediska technicko-bezpečnostního dohledu nad vodními díly oprávněnou osobou vzhledem k vyšší frekvenci dopravní zátěže.*  
Podmínka se týká části stavby, která není předmětem tohoto řízení;
- Z hlediska ochrany půdy:
32. *Mocnost skryvek orniční a podorniční vrstvy stanovit na základě detailního pedologického průzkumu. Skrytou půdu z dočasných záborů oddělit od skrývané půdy trvalých záborů. Skrývku provést v mimovegetačním období.*  
Pedologický průzkum doložen jako část F.1.8 dokumentace DÚR a podle něj jsou navrženy mocnosti skryvek v navazujících částech DÚR. Ostatní požadavky se týkají realizační fáze stavby.
33. *V dalších fázích přípravy stavby určit cílové plochy pro uložení ornice a zkulturnění schopného podorníčí, které budou získány skrývkou v rámci zemních prací při výstavbě*



komunikace.

Podmínka je splněna v projektové dokumentaci v části F.15.

34. *Provést základní průzkum kontaminace orniční vrstvy v celé trase rychlostní komunikace ve vztahu k vyhlášce č.13/1994 Sb. Ministerstva životního prostředí, kterou se upravují některé podrobnosti ochrany zemědělského půdního fondu za účelem umožnění adekvátního rozhodnutí o jejich dalším využití.*

Jedná se podmínku pro realizaci stavby a proto nebyla zahrnuta do podmínek rozhodnutí;

35. *V případě přebytku ornice (pokud nebudou skrývky použity ke zpětné rekultivaci ploch a svahů) rozhodnout o jejich dalším využití ve spolupráci s orgánem ochrany ZPF, vlastníky a nájemci dotčených pozemků pro zúrodnění méně kvalitních zemědělských ploch v blízkém okolí stavby dle zpracovaného a projednaného rozvozevého plánu.*

Jedná se podmínku pro realizaci stavby a proto nebyla zahrnuta do podmínek rozhodnutí;

36. *Dočasné skládky orniční vrstvy zabezpečit podle příslušných předpisů před jejich znehodnocením, zejména pak zabránit rozmnožení ruderalních druhů rostlin a kontaminaci půdy jejich semeny, znehodnocení stavební činností a erozí. Celý objem dočasně skrytých kulturních vrstev půd bude použit ke zpětné rekultivaci dočasně odnímaných ploch.*

Jedná se podmínku pro realizaci stavby a proto nebyla zahrnuta do podmínek rozhodnutí;

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

Jedná se podmínku pro realizaci stavby a proto nebyla zahrnuta do podmínek rozhodnutí;

38. *Navážení pozemků provádět v době vegetačního klidu.*

Jedná se podmínku pro realizaci stavby a proto nebyla zahrnuta do podmínek rozhodnutí;

39. *Veškeré práce provádět po etapách, svahy odkrývat po částech a přikrývat štěrkovými přísypy. Ve vytypovaných lokalitách, kde je výskyt podzemní vody, je třeba při těžbě postupovat opatrně a v případě velkého výronu vody ve svahu zářezu vybudovat odvodňovací kamenná žebra.*

Jedná se podmínku pro realizaci stavby a proto nebyla zahrnuta do podmínek rozhodnutí;

40. *Po ukončení stavby provést důslednou rekultivaci dočasně dotčených ploch, zařízení staveníšť a zrušených úseků stávajících komunikací, které budou přeloženy.*

Jedná se podmínku pro realizaci stavby a proto nebyla zahrnuta do podmínek rozhodnutí;

41. *Během výstavby i provozu rychlostní silnice R 52 bude zajištěn přístup na zemědělské pozemky (doporučuje se proto zpracování projektu pozemkových úprav tak, aby v důsledku realizace stavby nevznikaly neobhospodařovatelné nebo nepřístupné pozemky).*

Návrhem polních cest v rámci stavby (SO 6127) společně se stávajícími cestami zapsanými v KN je zajištěna přístupnost všech zemědělsky využívaných parcel stávajících i oddělovaných stavbou. Přístupnost pozemků během realizace je vedle vhodné etapizace výstavby SO 6127 (viz část D.9 dokumentace DÚR) zajištěna i pásy dočasných záborů podél trasy D52 (viz např. výkresy C.3.1 a C.3.2 dokumentace. DÚR).

42. *Dojde-li vlivem realizace stavby k nepříznivému ovlivnění vodních poměrů na okolních pozemcích, budou provedena příslušná nápravná opatření.*

Jedná se podmínku pro realizaci stavby a proto nebyla zahrnuta do podmínek rozhodnutí;

43. *V další fázi přípravy stavby bude proveden geologický, hydrogeologický a geotechnický průzkum území, který jasně stanoví podmínky provádění stavby a provozu ve vztahu k ložiskům a zásobníkům zemního plynu.*

Podmínka není pro předmětný úsek D52 relevantní, jak dokládá i kladné vyjádření Obvodního báňského úřadu ke stavbě ve vztahu k ložiskové ochraně předložené v dokladové části DÚR; další podrobné průzkumy tudíž nebyly v rámci DÚR opatřovány.

#### Z hlediska ochrany rostlin, živočichů a ekosystémů:

44. *Při budování podchodů pro zajištění migrační propustnosti řešit osvětlení těchto podchodů například zarošťovanými okny v dělicím pásu rychlostní silnice, které zvýší pravděpodobnost využívání podchodů živočichy.*

Křížení s vodními toky (nepřesýpané mosty SO 6210, 6212; část D.2 dokumentace DÚR) jsou vybaveny mezerou mezi římsami ve středním dělicím pásu dálnice. Zajištění migrační

prostupnosti je obecně řešeno jinými objekty či v jiných úsecích dálnice D52, nežli podchody/mostními objekty v rámci stavby 5206(.1). Migrační potenciál území řešen v Detailní migrační studii (část F.5 dokumentace DÚR).

45. *V rámci dalších stupňů projektové přípravy stavby v co největší míře zachovat lokality stávajících i navržených biocenter z důvodu zvýšení stability krajiny a v maximální míře zachovat přirozený stav vodních toků a jejich doprovodné zeleně.*

Jedná se podmínku pro realizaci stavby a proto nebyla zahrnuta do podmínek rozhodnutí;

46. *V dalším stupni PD jednoznačně vymežit zásahy do významných krajinných prvků dle § 4, odst. 2 zákona č.114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny. Zpracovat odborný posudek jako podklad pro žádost o vydání závazného stanoviska k zásahům do významných krajinných prvků dle § 4, odst.2 zákona č.114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny a souhlas k činnosti snižující nebo měnící krajinný ráz dle § 12 odst. 2 citovaného zákona.*

Podmínka byla splněna zajištěním sledovaného podkladu v dokumentaci záměru žadatele doložené v žádosti o umístění záměru stavby (souhlasné závazné stanovisko MěÚ Mikulov, OŽP ze dne 23.7.2008 pod č.j. OPK/080001/26/SUCM/002 a souhlasné závazné stanovisko AOPK SCHKO Pálava ze dne 28.7.2008 pod zn. 00878/PA/2088/AOPK);

47. *Po zaměření trasy a určení všech pozemků dotčených výstavbou a provozem R52 provést podrobný biologický průzkum (resp. Biologické hodnocení, pokud bude přísl. orgánem požadováno) se zaměřením na výskyt zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů (i dle aktuální verze Červeného seznamu) a dalších chráněných částí přírody (Natura 2000, chráněných území a významných krajinných prvků). Součástí tohoto průzkumu budou mimo jiné návrhy žádostí o výjimky ze zákona č. 114/1992 Sb. v případě ovlivnění zvláště chráněných druhů rostlin nebo živočichů nebo jejich biotopů a dalších chráněných částí přírody. Zároveň zde budou návrhy podmínek nakládání s těmito druhy (záchranný transfer, vytvoření náhradního stanoviště apod.) a vhodných technických řešení a opatření pro snížení či eliminaci negativních vlivů rychlostní silnice.*

Podmínka je splněna v projektové dokumentaci v části Řeší části F.8.1 a F.8.2 dokumentace DÚR.

48. *Po zaměření trasy a určení všech pozemků dotčených výstavbou a provozem R52 provést inventarizaci dřevin rostoucích mimo les na pozemcích dotčených stavbou a provozem rychlostní silnice včetně opatření pro ochranu zachovávaných dřevin před poškozením. V maximálním možném rozsahu zachovat stávající dřeviny.*

Podmínka je splněna v projektové dokumentaci v části F.9.

49. *V dalších fázích přípravy stavby zpracovat migrační studii včetně návrhu potřebných podchodů a nadchodů na střetu s prvky ÚSES, niveletu, podchody a nadchody konečné varianty upravit dle požadavků této studie.*

Podmínka je splněna v projektové dokumentaci v části F.5.

50. *Jako kompenzační opatření realizovat biokoridor v oblasti Pavlova - kolem sypané hráze na jižním břehu. („suchozemská část“)*

Podmínka se týká části stavby, která není předmětem tohoto řízení;

51. *Jako kompenzační opatření realizovat biokoridor v oblasti Pavlova - průtočné rameno spojující dolní nádrž s Dyjí pod přehradou. („vodní část“)*

Podmínka se týká části stavby, která není předmětem tohoto řízení;

52. *Jako kompenzační opatření realizovat biokoridor ve střední nádrži – výstavba „dalšího ostrova.“*

Podmínka se týká části stavby, která není předmětem tohoto řízení;

#### Z hlediska vlivů na krajinu:

53. *V dalších fázích přípravy stavby zpracovat projekt vegetačních úprav rychlostní komunikace za použití geograficky původních stanovištně vhodných druhů dřevin (stromů a keřů), který ve vazbě na konkrétní výškové a směrové trasování rychlostní silnice a terénní podmínky bude zároveň jako kompenzační opatření řešit začlenění rychlostní komunikace do krajiny s ohledem na ochranu krajinného rázu. Tento projekt bude řešit i napojení na stávající prvky územního systému ekologické stability (především biokoridory) a na stávající i připravované*

*větrolamy. Zvláštní pozornost věnovat násypům, mostům a mimoúrovňovým křižovatkám. U násypů řešit dle podmínek optimálně výsadbu stromového patra v patě násypu, na svahu pak keřové patro tak, aby došlo k maximálnímu pohledovému začlenění do krajiny.*

Splnění podmínky řeší část F.3.2 dokumentace DÚR, resp. na tuto odbornou studii navazující část D.8.1 dokumentace DÚR. Návrh vegetačních úprav byl projednán se zástupci AOPK resp. SCHKO Pálava (vyjádření zařazena v dokladové části DÚR). Problematika krajinného rázu řešena v části F.4 dokumentace DÚR.

54. *Upřednostňovat na viditelných stavebních objektech a při terénních úpravách využití přírodních materiálů (dřevo, kámen místní provenience apod.) s vhodnou modelací terénu před technicky strohým řešením a tvrdými liniemi tak, aby tato opatření vhodně snižovala nepříznivé působení rychlostní komunikace v krajině s ohledem na ochranu krajinného rázu. Požadované materiály jsou uplatněny při návrhu optických zábran na ekoduktu (SO 6216) a PHS (SO 6760). Modelaci terénu se detailně věnují části F.3.1, F.3.2 a F.4 dokumentace DÚR.*

55. *Po zaměření pozemků pro výstavbu zpracovat návrh rychlostní silnice R52 s minimálním vlivem na krajinný ráz včetně zapojení zeleně. Mimoúrovňové křižovatky řešit přednostně (v prostoru pálavských bradel s úpatími výhradně) v zářezech tak, aby se nejvyšší stavební bod křižovatky nedostával nad rostlý terén. Součástí návrhu bude hodnocení krajinného rázu včetně vizualizace v hlavních pohledových osách zejména prostorů křižovatek, rozsáhlejších přemostění a násypů. Mimořádnou pozornost věnovat minimalizaci vlivu na unikátní architektonickou a krajinářskou hodnotu jižního úpatí Pavlovských vrchů s městem Mikulov a komplexem církevních staveb na Svatém kopečku. Tento návrh projednat s orgánem ochrany přírody a požádat o souhlas dle § 12 zák. č. 114/1992 Sb.*

Začlenění stavby do krajiny se detailně věnují části F.3.1, F.3.2 a F.4 dokumentace DÚR. Stavba 5206(.1) musí mimoúrovňově překonat křižující železniční trať a vodní toky, a to na větší části trasy stavby 5206(.1) umístěné v jinak plochém terénu nevyhnutelně vede k vedení dálnice na násypu. Mimoúrovňové křižovatky v prostoru pálavských bradel s úpatími jsou předmětem jiných staveb D52. Výška násypu je maximálně přimknuta k terénu. Jediné rozsáhlé přemostění na trase D52 (SO 6209) je vyvoláno zájmy ochrany přírody (slanisko). Kladné projednání návrhu s dotčenými orgány je doloženo v dokladové části DÚR.

#### Z hlediska nakládání s odpady:

56. *V dalších stupních projektové přípravy stavby bude zpracován seznam odpadů, které budou vznikat při výstavbě i provozu a bude specifikován způsob shromažďování, skladování, třídění odpadů, využívání či odstraňování odpadů. Dále budou konkretizovány shromažďovací a skladovací prostředky odpadů. Shromažďovací a skladovací místa musí být v souladu s §§ 5, 6, 7 vyhl. č. 383/2001 Sb.*

Jedná se podmínku pro realizaci stavby, respektive pro stavební povolení a proto nebyla zahrnuta do podmínek rozhodnutí;

57. *Klást důraz na předcházení vzniku odpadů, omezovat jejich množství a nebezpečné vlastnosti. Odpady, které vzniknou v průběhu výstavby budou především v souladu s ustanovením zákona č.185/2001 Sb. předávány k využití. Materiálové využití má přednost před jiným využitím odpadů. S odpady je třeba nakládat dle jejich skutečných vlastností.*

Podmínka vyplývá z platných právních předpisů a je podmínkou pro realizaci stavby;

#### Z hlediska ochrany památek:

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

Podmínka vyplývá z platných právních předpisů a je povinností investora ji splnit. Požadavek na archeologický dohled je uveden v textu souhrnné technické zprávy projektové dokumentace.

59. *V případě vedení trasy přes objekty drobné architektury, je třeba zajistit jejich přemístění.*  
V území dotčeném územním rozhodnutím se nenachází objekty drobné architektury;

Opatření na jednotlivých úsecích:

*Km 16,700 - hájovna*

60. *Přemístit hájenku do lokality méně exponované hlukové zátěži.*

Podmínka se týká části stavby, která není předmětem tohoto řízení;

*Km 16,700 – 18,100*

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

Podmínka se týká části stavby, která není předmětem tohoto řízení;

*Km 18,500 -20,000 - Nová Ves*

62. *Vybudovat protihlukovou stěnu vpravo, o výšce cca 4 m.*

Podmínka se týká části stavby, která není předmětem tohoto řízení;

63. *Zabezpečit průchod biokoridorů v nivách Mlýnského náhonu a Olbramovického potoka min. formou podchodných propustků, doplněných bariérami okolo silnice, zabraňujícími živočichům ve volném pohybu přes těleso silnice.*

Podmínka se týká části stavby, která není předmětem tohoto řízení;

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

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

Podmínka se týká části stavby, která není předmětem tohoto řízení;

*Km 24,000 - 25,000 rekreační areál*

65. *Výškové vedení trasy R52 řešit dle technických možností co nejnižší, případná napojení a křížení řešit přednostně pod R52.*

Podmínka se týká části stavby, která není předmětem tohoto řízení;

66. *Detail směrového a výškového vedení trasy R52 řešit v úzké návaznosti na protihluková opatření, která zajistí jednak plnění hlukových limitů, jednak budou vykazovat minimální vlivy na krajinný ráz, živočichy a ptačí oblast Natura 2000.*

Podmínka se týká části stavby, která není předmětem tohoto řízení;

67. *Zvolit vhodná technická opatření po obvodu tělesa silnice, aby nedocházelo k nočnímu oslňování území v prostoru Betléma.*

Podmínka se týká části stavby, která není předmětem tohoto řízení;

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

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

Podmínka se týká části stavby, která není předmětem tohoto řízení;

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

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

Podmínka se týká části stavby, která není předmětem tohoto řízení;  
*Km 29,750 – křížení s LBK*

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

Podmínka se týká části stavby, která není předmětem tohoto řízení;  
*Km 30,000- Křižovatka Spálená hospoda*

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

Podmínka se týká části stavby, která není předmětem tohoto řízení;  
*Km 30,300 - 34,000 - celá trasa R 52 v úseku, včetně křížení se silnicí Dolní Dunajovice Perná a nadjezdu R52 v křížení s polní cestou do Bavor*

72. *R52 vést pokud možno v zářezu, příp. po terénu a vyhnout se násypovým partiím.*

Podmínka se týká části stavby, která není předmětem tohoto řízení;  
73. *Na křižovatkách provést zahloubení silnice tak, aby horní úroveň křížení kopírovala rostlý terén.*

Podmínka se týká části stavby, která není předmětem tohoto řízení;  
74. *Nebudovat žádná doprovodná nadzemní zařízení (např. odpočívadla a parkoviště, čerpací stanice pohonných hmot, reklamní tabule apod.), mimo nezbytného dopravního značení.*

Podmínka se týká části stavby, která není předmětem tohoto řízení;  
75. *Zabezpečit průchod biokoridorů v nivách Bavorského a Permského potoka min. formou podchodných propustků, doplněných bariérami okolo silnice, zabraňujícími živočichům ve volném pohybu přes těleso silnice.*

Podmínka se týká části stavby, která není předmětem tohoto řízení;  
*Km 34,000 - 34,500 - křížení s regionálním biokoridorem*

76. *Zabezpečit průchodnost biokoridoru přes silnici.*

Podmínka se týká části stavby, která není předmětem tohoto řízení;  
*Km 37,600 - 38,400 - okraj Mikulova*

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

Protihluková stěna je v projektové dokumentaci řešena stavebním objektem SO 6760 (viz část D.2 dokumentace DÚR). Oproti rozsahu dle podmínky stanoviska EIA došlo v dokumentaci DÚR na základě hlukové studie k upřesnění protihlukového opatření v předmětném úseku. Protihluková stěna je v tomto úseku navržena na protihlukovém zemním valu, podél levého jízdního pásu D52. Konstrukční výška stěny činí 2,62 m nad povrchem koruny zemního valu, tj. 4,5 m nad okrajem vozovky. Oproti dokumentaci EIA je délka protihlukové stěny zkrácena o 140 m vzhledem k respektování závěrů hlukové studie. Nejedná se o změnu, která by mohla mít významný negativní vliv na životní prostředí a veřejné zdraví. Jde zejména o upřesnění původního záměru na základě jeho podrobnější přípravy. I pro tuto změnu bylo vydáno souhlasné závazné stanovisko MŽP k ověření změn záměru (ze dne 5.1.2017; čj.: MZP/2017/710/3057).

*Km 38,600 - křižovatka Mikulov jih*

78. *Z variant umístění křižovatky vybrat východní variantu na km 38,500.*

Podmínka se týká části stavby, která není předmětem tohoto řízení;  
79. *Vybudovat náhradní biokoridor s podchodem v šíři cca 18 m jihovýchodně od MÚK nebo přemístit křižovatku (MÚK navržena v prostoru LBK) a přechod řešit ekoduktem (zároveň přístup k Šibeničníku).*

Podmínka se týká části stavby, která není předmětem tohoto řízení; Vybudování biokoridoru řeší SO 6216 a 6831 (viz části D.2 a D.8.2 dokumentace DÚR).

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

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

Podmínka se týká části stavby, která není předmětem tohoto řízení;

Podmínky pro fázi výstavby:

81. *Zabezpečit zařízení staveniště proti úniku vodě a půdě nebezpečným látkám, provádět pravidelnou preventivní kontrolu stavebních mechanismů se zaměřením na možný únik výše uvedených látek. Umístění zařízení staveniště situovat přednostně na ostatní půdě mimo ochranná pásma zdrojů vod, zátopová území, chráněná území a jejich ochranná pásma*

*včetně významných krajinných prvků a mimo území sídel.*

Podmínka se týká realizace stavby a je podmínkou pro stavební řízení.

82. *Pro přesun hmot používat přednostně trasu v ose plánované rychlostní silnice.*

Podmínka se týká realizace stavby a je podmínkou pro stavební řízení.

83. *V případě extrémně nevhodných meteorologických podmínek (horké, suché a větrné počasí) snižovat prašnost skrápěním povrchu staveniště včetně přepravovaného materiálu.*

Podmínka se týká realizace stavby a je podmínkou pro stavební řízení.

84. *Řádně čistit kola a podvozky automobilů vyjíždějících z prostoru staveniště včetně čištění komunikací u výjezdu ze stavby.*

Podmínka se týká realizace stavby a je podmínkou pro stavební řízení.

85. *Vypínat motory automobilů a mechanismů v době, kdy nejsou v činnosti.*

Podmínka se týká realizace stavby a je podmínkou pro stavební řízení.

86. *Minimalizovat případnou stavební činnost v nočních hodinách.*

Podmínka se týká realizace stavby a je podmínkou pro stavební řízení.

Podmínky pro fázi provozu:

87. *Po uvedení stavby do provozu prověřit účinnost protihlukových opatření měřením hluku z rychlostní komunikace, výběr měřících míst provést ve spolupráci s hygienickou službou.*

Podmínka se týká užívání stavby a je podmínkou pro stavební řízení.

88. *V případě zjištění nadlimitních hodnot hluku provést dodatečná nápravná opatření.*

Podmínka se týká užívání stavby a je podmínkou pro stavební řízení.

89. *Provádět pravidelné kontroly funkčnosti a účinnosti a čištění vodohospodářských zařízení před jejich zaústěním do recipientu či kanalizace.*

Podmínka se týká užívání stavby a je podmínkou pro stavební řízení.

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

1. *V prostoru ČOV na jižním okraji evropsky významné lokality Mušovský luh vybudovat pod komunikací podchod pro živočichy (vydra říční). Izolovat lesní porost Mušovského luhu od koridoru rychlostní komunikace oplocením – minimálně v blízkosti navrhovaného podchodu.*

Podmínka se týká části stavby, která není předmětem tohoto rozhodnutí;

2. *Minimalizovat redukci vzrostlé rozptýlené zeleně ve volné krajině (biotopu strakapouda jižního (*Dendrocopos syriacus*) v ptačí oblasti Pálava. Případné ztráty či poškození biotopu kompenzovat náhradními výsadbami stromů rodů *Quercus* sp., *Populus* sp., *Fraxinus* sp. a *Juglans regia* na vhodných pozemcích ptačí oblasti Pálava.*

Podmínka je splněna, káceny budou výhradně jen ty dřeviny, které kolidují se stavbou. Specifikace rozsahu kácení je předmětem části D.0 dokumentace DÚR. Požadavek kompenzace v podobě náhradních výsadeb uvedeného druhového složení je plně reflektován v části D.8.1 dokumentace DÚR. Vliv na strakapouda jižního je podrobně vyhodnocen v části F.8.2 dokumentace DÚR (minimální vliv, neboť těžiště výskytu druhu leží mimo trasu záměru).

3. *Nově navršená tělesa násypu komunikace a všechny těžkou mechanizací narušené plochy mulčovat po skončení stavebních prací semenem místního původu a dále tyto plochy dosít semenem (odrolky) druhů trávníků, luk a lesních lemů místního původu.*

Podmínka se týká realizace stavby a je podmínkou pro stavební řízení. Řešení je zohledněno v části D.8.1 dokumentace DÚR. Návrh vegetačních úprav byl projednán se zástupci AOPK resp. SCHKO Pálava (vyjádření zařazena v dokladové části DÚR).

4. *Případnou redukci biotopu vysokých křovin - biotop pěnice vlašské (*Sylvia nisoria*) v ptačí oblasti Pálava kompenzovat rozptýlenou výsadbou keřů přirozených společenstev regionu (*Crataegus* sp., *Ligustrum vulgare*, *Rosa* sp., *Cornus mas*) na nově vzniklé, resp. obnažené svahy tělesa komunikace.*

Káceny budou výhradně jen ty dřeviny, které kolidují se stavbou. Specifikace rozsahu kácení je předmětem části D.0 dokumentace DÚR. Požadavek kompenzace v podobě náhradních výsadeb uvedeného druhového složení je plně reflektován v části D.8.1 dokumentace DÚR. Vliv na pěnici vlašskou je podrobně vyhodnocen v části F.8.2 dokumentace DÚR (zanedbatelný vliv).

5. *Stresování hnízdní populace rybáka obecného (Sterna hirundo) během vlastní realizace stavby v jižní části hráze (způsobené např. zvýšenou hlučností prostředí stavebními pracemi) eliminovat provedením těchto prací v tomto prostoru mimo hlavní hnízdní období (květen – červenec). Pro zvýšení nabídky vhodných hnízdních biotopů zvážit možnost alespoň dočasného snížení hladiny Střední nádrže VDNM na kótu 169,50 m n.m.*

Podmínka se týká realizace stavby a není podmínkou pro územní rozhodnutí o umístění stavby;

Ochrana přírody a krajiny (zákon č. 114/1992 Sb.). Dotčenými orgány jsou Ministerstvo životního prostředí ČR (zkr. MŽP), Agentura ochrany přírody a krajiny ČR, Správa chráněné krajinné oblasti Pálava (zkr. SCHKO), Odbor životního prostředí Krajského úřadu Jihomoravského kraje (zkr. OŽP JMK) a Odbor stavební a životního prostředí Městského úřadu Mikulov, (zkr. OŽP Mikulov).

- SCHKO vydala k dokumentaci stanovisko pod č.j.: 00348/JM/16 ze dne 25. 02. 2016, ve kterém konstatovala neúčelnost vydání stanoviska dle § 4 zákona 183/2006 Sb., jelikož se k předmětu stavby bude vyjadřovat v dílčích stanoviscích / rozhodnutích.

- Dle zákona č. 114/1992 Sb. jsou vydána následující stanoviska / rozhodnutí s podmínkami: o § 4 odst. 2 k dotčení VKP vydalo OŽP Mikulov pod č.j.: MUMI 16011777 ze dne 04. 05. 2016 souhlasné závazné stanovisko: uvedeno 9 podmínek (bez číslování) podmínky 1, 2, 3, 6 jsou respektovány návrhem ZOV, viz. D.9, plněny budou během realizace stavby, podmínka 4 a 5 jsou návrhem splněny, viz D.0 a D.8.1 podmínky 7, 8 a 9 je návrhem splněna, viz D.2 a D.3 o § 4 odst. 2 k dotčení VKP vydala SCHKO pod č.j. 01416/JM/16 ze dne 26. 05. 2016 souhlasné závazné stanovisko: podmínka o účasti ekodozoru a jeho činnostech je ke splnění v rámci realizace stavby, nemá dopady do obsahu DÚR o § 12 k vlivu na krajinný ráz vydala OŽP Mikulov pod č.j.: MUMI 17009069 ze dne 15. 03. 2017 souhlasné závazné stanovisko: uvedeny 4 podmínky podmínky 1, 2 a 3 k návrhu vegetačních úprav, řešení koryt vodních toků, protihlukové stěny, užití materiálů a barevného řešení jsou návrhem respektovány již v DÚR, viz. D.2, D.3, D.8.1, v rámci DSP bude řešení doloženo ve větším detailu podmínka 4 je návrhem splněna, viz D.1 o §12 k vlivu na krajinný ráz vydala SCHKO pod č.j.: SR/0522/JM/2016-3 ze dne 12. 01. 2017 souhlasné závazné stanovisko bez podmínek o § 43 o výjimkách ze zákazů ve zvláště chráněných územích vydala SCHKO pod č. j. SR/0433/JM/16-3 ze dne 15. 07. 2016 rozhodnutí, kterým se výjimky povolují: uvedeny 3 podmínky, podmínka 1 a 2 jsou ke splnění během realizace stavby podmínka 3 je v rámci předmětného úseku stavby R52 (D52) nevyužita s ohledem na záměr nepoužívat CHRL pro zimní ošetření o § 44, odst. 1 o souhlasu s činností ve zvláště chráněných územích vydalo SCHKO pod č. j.: SR/00523/JM/2016-3 ze dne 12. 01. 2017 souhlasné závazné stanovisko bez podmínek o § 45i, odst. 1 k hodnocení důsledků záměru na EVL a ptáčích oblastech vydala SCHKO pod č. j.: SR/0452/JM/2015-3 ze dne 21. 12. 2015 stanovisko, kterým významný vliv záměru vylučuje o § 45i, odst. 1 k hodnocení důsledků záměru na EVL a ptáčích oblastech vydala OŽP JMK pod č. j.: S-JMK 158199/2015 ze dne 04. 01. 2016 stanovisko, kterým významný vliv záměru vylučuje, o § 56; odst. 1 o výjimkách ze zákazů u zvláště chráněných druhů vydala SCHKO pod č. j. SR/0050/JM/2016-8 ze dne 16. 08. 2016 rozhodnutí: uvedeno 18 podmínek podmínka 1 o kácení je ke splnění během realizace stavby podmínka 2 o poloze broukovitě bude upřesněna v dalším stupni PD a během realizace stavby podmínka 3 o návrhu osevních směsí je splněna ve vegetačních úpravách, viz. D.8.1, podrobněji bude rozpracována v dalším stupni PD, podmínka 4 o vlastnostech zeminy pro plochy určené k ozelenění je ke splnění během realizace, podrobně předepsána bude v dalším stupni PD, podmínky 5, 10, 11, 12, 13 jsou ke splnění v průběhu výstavby či po uvedení stavby do provozu, podrobně předepsány budou v dalším stupni PD, podmínka 6 je splněna návrhem, viz D.8.1, podrobně bude předepsána v dalším stupni PD, podmínky 7, 8 a 9 jsou splněny návrhem terénních a vegetačních úprav, viz D.8, podrobně budou rozpracovány v dalším stupni PD, podmínky 10, 11, 12 a 13 o ekodozoru jsou ke splnění během realizace stavby, podmínka 14 k nakládání se skřívkou je již splněna návrhem řešení, podmínka 15 o náhradních biotopech v okolí nových mostků bude podrobně rozpracována v

dalším stupni PD a během realizace stavby, podmínka 16 o monitoringu invazních rostlin je ke splnění během realizace stavby, podmínka 17 o následném průzkumu účinnosti opatření je ke splnění po realizaci stavby, podmínka 18 je pouze formální, o § 56, odst. 1 a 2 o výjimkách ze zákazů u zvláště chráněných druhů vydal OŽP JMK pod č. j. S-JMK 118158/2016 ze dne 15. 08. 2016 rozhodnutí: uvedeno 12 podmínek podmínka 1 o ekodozoru je ke splnění během realizace stavby podmínka 2 o postupu prací ve vztahu k biotopu slaniska je zohledněna v zásadách organizace výstavby, viz D.9, stanovením fáze 0 pro iniciační management podle F.8.1, podmínka 3 není doslovně dodržena, neboť spárování říčního koryta je základním ochranným opatřením základů a spodní stavby mostu proti podemletí; jako náhradní opatření usnadňující migraci živočichů je v PD navrženo vytvoření „podélného žlábků“ v povrchu bermy koryta pod mostem, který bude vyplněn hliněným materiálem, viz. D.2, podmínka 4 je ke splnění během realizace stavby, podrobněji budou uloženy v dalším stupni PD, podmínky 5 a 6 jsou ke splnění během realizace stavby, podmínka 7 o vlastnostech zeminy pro plochy určené k ozelenění je ke splnění během realizace, podrobně předepsána bude v dalším stupni PD, podmínka 8 o použití vičence v bylinných směsích pro osetí ploch je splněna ve vegetačních úpravách, viz D.8.1, podmínka 9 o zastoupení trnky a hlohu je splněna ve vegetačních úpravách, viz D.8.1, podmínka 10 je ke splnění během realizace stavby, podmínky 11 a 12 jsou ke splnění po kolaudaci stavby, viz ovšem dále Rozhodnutí o odvolání. K výše uvedenému rozhodnutí bylo vydáno Rozhodnutí o odvolání pod č. j. 2617/560/16, 785056/ENV/16 ze dne 28. 04. 2017, které jej potvrzuje a částečně mění: podmínku 2 upřesňuje, její naplnění je nadále zohledněno v zásadách organizace výstavby, viz. D.9, stanovením fáze 0 pro iniciační management podle F.8.1, podmínky 11 a 12 časově upřesňuje, nemění jejich obsah, ke splnění jsou určeny po dokončení stavební části stavby a jejím uvedení do provozu, o § 63, odst. 1 o přístupu do krajiny vydala SCHKO pod č. j. 01955/JM/16 ze dne 30. 08. 2016 souhlasné závazné stanovisko bez podmínek, o § 63, odst. 1 o přístupu do krajiny vydal MěÚ Mikulov, odbor stavební a ŽP pod č. j. MUMI 16020277 ze dne 14. 06. 2016 souhlasné závazné stanovisko bez podmínek 4.6.3 Ochrana vod (zákon č. 254/2001 Sb.) Dotčeným orgánem je obecní úřad obce s rozšířenou působností, tedy Městský úřad Mikulov, odbor stavební a životního prostředí (zkr. OŽP Mikulov). Dle zákona č. 254/2001 Sb. jsou vydána následující stanoviska / rozhodnutí s podmínkami:, o § 17 o souhlasu se stavbami nebo činnostmi ovlivňujícími vodní poměry vydal OŽP Mikulov pod č. j. MUMI 17000030 ze dne 29. 12. 2016 souhlasné závazné stanovisko: uvedeny 4 podmínky podmínka 1 o havarijním plánu je ke splnění před zahájením stavby podmínka 2 o průtočném profilu je již splněna návrhem v DÚR, viz D.2 a D.3 podmínka 3 o opevnění břehů je již splněna návrhem v DÚR, viz D.2 a D.3, podrobněji rozpracována bude v DSP podmínka 4 o skladování materiálu je ke splnění během stavby 4.6.4 Ochrana ovzduší (zákon č. 201/2012 Sb.) Závazné stanovisko Ministerstva zdravotnictví ČR dle §11 písm. b) zákona je nutné jen pro pozemní komunikace v zastavěném území s dopravní zátěží nad 15 000 vozidel za 24 hod. v návrhovém období nejméně 10 let (viz údaje o intenzitách dopravy v příloze F.10, příloha 1.3), což se nevztahuje na předmětnou stavbu, neboť se stavba nenachází v zastavěném území obce (zdroj: ÚPD města Mikulov), OŽP Mikulov bylo vydáno sdělení dne 21. 11. 2016 pod č. j. MUMI 16039795, že zájmy ochrany ovzduší na úseku úřadu ORP nejsou dotčeny.

Ochrana zemědělského půdního fondu (zákon č. 334/1992 Sb.) Dotčenými orgány jsou Ministerstvo životního prostředí ČR (zkr. MŽP), Odbor životního prostředí Krajského úřadu Jihomoravského kraje (zkr. OŽP JMK), Odbor stavební a životního prostředí Městského úřadu Mikulov, (zkr. OŽP Mikulov). Přehled záborů ZPF a plán hospodaření s orniční a podorniční zeminou přesouvanou v prostoru stavby je předmětem samostatné projektové dokumentace, viz F.15. Na základě této dokumentace OŽP Mikulov dle § 15 a v souvislosti s § 7 odst. 4 postoupil žádost o udělení souhlasu s odnětím na OŽP JMK, který vzhledem celkové výměře odnětí > 10 ha dle §17a, písm. d) souhlas rovněž nevydává a dokumentaci písemně postoupil MŽP. Dle zákona č. 334/1992 Sb. je vydáno rozhodnutí: o dle § 9 k odnětí zemědělské půdy ze ZPF > 10 ha vydal MŽP pod č. j. 62397/ENV/16 ze dne 14. 11. 2016 souhlas k trvalému a dočasnému



odnětí půdy ze ZPF: kde bylo uvedeno 9 podmínek - ukládají povinnosti stavebníkovi, všechny jsou ke splnění před nebo během realizace stavby

Ochrana lesa (zákon č. 289/1995 Sb.) Dotčeným orgánem je obecní úřad obce s rozšířenou působností, tedy Městský úřad Mikulov, odbor stavební a životního prostředí (zkr. OŽP Mikulov). Dle zákona č. 289/1995 Sb. jsou vydány následující závazná stanoviska s podmínkami: o § 14, odst. 2 k dotčení pozemků PUPFL vydal OŽP Mikulov pod č. j. MUMI16008063 ze dne 11. 05. 2016 souhlasné závazné stanovisko s 5 podmínkami ke splnění během realizace stavby. o § 14, odst. 2 ke stavbám stavbou do 50 m od pozemků PUPFL vydal OŽP Mikulov pod č. j. MUMI16008734 ze dne 11. 05. 2016 souhlasné závazné stanovisko s jednou formální podmínkou ke splnění během realizace stavby

Ochrana ložisek nerostných surovin (zákon č. 44/1988 Sb.) Dle stanoviska Obvodního báňského úřadu vydaného pod č. j. SBS 01443/2016 ze dne 15. 03. 2016 stavba nezasahuje do prostoru surovinových ložisek, dotčený orgán nemá námitek ani podmínek.

Odpadové hospodářství (zákon č. 185/2001 Sb.) Dotčeným orgánem je obecní úřad obce s rozšířenou působností, tedy Městský úřad Mikulov, odbor stavební a životního prostředí (zkr. OŽP Mikulov). Dle zákona č. 185/2001 Sb. je vydáno následující vyjádření: o § 79 odst. 4, písm. b) k nakládání s odpady během výstavby vydal OŽP Mikulov pod č. j. MUMI 16039355 ze dne 15. 11. 2016 vyjádření s podmínkou ke splnění během realizace.

Ochrana veřejného zdraví (zákon č. 258/2000 Sb. a č. 164/2001 Sb.). Dotčeným orgánem je dle § 77 zákona č. 258/2000 Sb. Krajská hygienická stanice JMK, která vydala pod č. j. KHSJM 13501/2016/BV/HOK ze dne 23. 03. 2016 závazné stanovisko se dvěma formálními poznámkami ke splnění těsně před a po uvedení stavby do provozu. Dále bylo dne 06. 11. 2017 pod č. j. KHSJM 62405/2017/BV/HOK vyjádření, jehož obsahem byl požadavek na nové vyjádření a dne 15. 01. 2018, pod č. j. KHSJM 02118/2018/BV/HOK vyjádření, ve kterém potvrzuje platnost závazného stanoviska ze dne 23. 03. 2016, pod č. j. KHSJM 13501/2016/BV/HOK.

Zájmy lázeňství nejsou dotčeny, Ministerstvo zdravotnictví ČR vydalo pod č. j. MZDR 11035/2016-2/OZD-ČIL-Pr ze dne 16. 02. 2016 sdělení, že se stavba nenachází v OP přírodních léčivých zdrojů a zdrojů přírodních minerálních vod a mimo lázeňské území, není tedy nutné vydávat závazné stanovisko dle § 37 zákona č. 164/2001 Sb.

Památková péče (zákon č. 20/1987 Sb.). Dotčený orgán MěÚ Mikulov, odbor rozvoje a živnostenského podnikání, sdělil pod č. j. MUMI 16003540/3500 HROJ dne 02. 03. 2016, že zájmy památkové péče nejsou stavbou nijak dotčeny.

Doprava na pozemních komunikacích (Zákon 13/1997 Sb.). Dotčenými orgány jsou dle § 40, odst. 2 z hlediska řešení silnic a dálnic:

- Ministerstvo dopravy ČR (zkr. MD ČR) – pro dálnice, silnice I. třídy dle platného znění zákona převedeny do kategorie dálnic
- Krajský úřad JmK, odbor rozvoje dopravy (ORD) a odbor dopravní správy (ODOS) – pro silnice II. až III. třídy
- obecní úřad obce s rozšířenou působností – MěÚ Mikulov, odbor stavební a životního prostředí – pro místní komunikace a veřejně přístupné účelové komunikace.

MD ČR vydalo pod č. j. 628/2016-910-IPK/3 dne 07. 02. 2017 závazné stanovisko bez podmínek. KrÚ JmK ORD vydal pod č. j. JMK 19206/2016 souhlasné závazné stanovisko k řešení silnic II. a III. třídy, ke splnění uvedl 4 podmínky:

- Podmínka č. 1 o rozčlenění na více stavebních objektů je splněna takto: z SO 6115 je vyčleněn SO 6115.1 obsahující úpravu místní komunikace, SO 6115 zahrnuje pouze úpravy silnice II. třídy SO 6163 je nově pod názvem „Definitivní dopravní značení silnic II. a III. třídy“; zbylé dopravní značení vyčleněno do nového SO 6164 SO 6171 je ve struktuře dokumentace DÚR ponechán beze změn – tento SO vytváří pouze finanční

rezervu pro budoucí předpokládanou opravu komunikací poškozených dopravou v okolí staveniště; DÚR tyto opravy neumísťuje ani na konkrétní pozemky ani na komunikace konkrétních vlastníků a SO 6171 nelze podle tohoto klíče proto ani dělit – řádné stavební povolení či ohlášení (umístění stavby není potřebné) bude pro tento stavební objekt resp. pro jeho části řešeno až v době výstavby v souladu s platnou legislativou a dle výsledků pasportizace skutečného stavu infrastruktury SO 6804 je nově pod názvem „Rekultivace zrušených komunikací – silnice I. třídy“; pro rekultivaci silnic nižších tříd je vytvořen nový SO 6805.

- Podmínka č. 2 směřuje až k vydání stavebního povolení, ke splnění stavebníkem. Dokumentace DÚR pro zkapacitnění silnice II/414 vytváří předpoklady vzájemné prostorové návaznosti staveb a provázání zásad organizace výstavby.
- Podmínka č. 3 o potvrzení autorizovanou osobou bude splněna vydáním čistopisu PD.
- Podmínka č. 4 o odsouhlasení technického řešení silnic II. a III. třídy s majetkovým správcem je splněna vydáním vyjádření SÚS JmK pod čj. 1893/2016 ze dne 04. 03. 2016.

Odbor S a ŽP MěÚ Mikulov vydal pod č. j. MUMI 16005732 dne 25. 02. 2016 souhlasné závazné stanovisko bez stanovení podmínek.

Dle zákona č. 13/1997 Sb. jsou silničními správními úřady vydána následující stanoviska či rozhodnutí (s uvedením případných podmínek):

- dle § 10 o povolení připojení vydalo MD ČR pod č. j. 255/2016-120-SSU/3 dne 02. 06. 2016 sdělení, že vzhledem k charakteru připojení v místě nových staveb se povolení nevydává.
- dle § 10 o povolení připojení vydal KrÚ JmK, ODOS pod č. j. JMK 178150/2016 ze dne 07. 12. 2016 rozhodnutí, kterým povoluje připojení silnic I. třídy se sedmi obecnými podmínkami, všechny ke splnění během realizace stavby (k podmínkám 1 a 2 jsou vytvořeny potřebné předpoklady prostorovým návrhem stavby v dokumentaci DÚR).
- dle § 10 o povolení připojení vydal MěÚ Mikulov, odbor stavební a životního prostředí pod č. j.: MUMI 16021146 dne 21. 06. 2016 rozhodnutí ve správním řízení se třemi podmínkami, všechny ke splnění během realizace stavby.
- dle § 25, odst. 6, písm. d) o povolení zvl. užívání komunikací umístěním inženýrských sítí vydal MěÚ Mikulov, odbor stavební a životního prostředí pod č. j. MUMI 16018931 ze dne 07. 06. 2016 rozhodnutí s uvedením 13 podmínek: podmínky 1, 3, 6, 9, 10, 11, 12 a 13 jsou ke splnění během realizace stavby podmínky 2, 4, 5, 7 a 8 jsou návrhem splněny, což bude podrobněji dokumentováno v dalším stupni PD. Dopravní úřad pro linkovou dopravu, KrÚ JmK ORD sdělil pod č. j. JMK 29115/2016 dne 22. 01. 2016, že k projektové dokumentaci nemá žádné připomínky. KrÚ JmK, odbor dopravní správy (ODOS) vydal stanovisko pod č. j. JMK 18952/2016 dne 04. 02. 2016 bez podmínek.

Doprava drážní (zákon č. 266/1994 Sb.). Dotčeným orgánem dle zákona je Drážní úřad, který vydal podle § 7 odst. 3 a § 9 odst. 1 pod č. j. MO-SOO0212/16-4/Vb dne 22. 04. 2016 závazné stanovisko, kterým udílí souhlas se zřízením stavby za 7 podmínek: o podmínky 1 až 5 jsou splněny návrhem stavby ve stupni DÚR resp. budou podrobněji rozpracovány v dalším stupni PD o podmínka 6 požaduje splnění požadavků vyjádření vlastníka dráhy (SŽDC s. o.), podrobný komentář je uveden v části B – Souhrnná technická zpráva (bod 2.2.4) o podmínka 7 se vztahuje až k ukončení realizace stavby.

Doprava letecká (zákon č. 49/1997 Sb.). Stavba nezasahuje do prostoru leteckých staveb ani jejich ochranných pásem (zdroj: ÚPD dotčených obcí).

Police České republiky – Krajské ředitelství JmK, Odbor služby dopravní policie - rozhledové poměry jsou prokázány pro křižovatky a sjezdy ve výkresových přílohách v části D.1 projektové dokumentace (tzv. rozhledová pole = trojúhelníky); rozhledy v trase komunikací jsou zajištěny dle ČSN 73 6101 příloha L, a to minimálně pro zastavení v celém rozsahu stavby; pro rozhledy v křižovatkách a sjezdech byla dále vypracována podrobná speciální projektová dokumentace, na jejímž základě byly povoleny úpravy připojení ve smyslu § 10 silničního zákona - pro

současné zkapacitnění silnice II/414 jsou v dokumentaci rychlostní silnice R52 vytvořeny příslušné předpoklady (vzájemná prostorová návaznost staveb, provázání zásad organizace výstavby) - z pohledu projektanta lze spojení výstavby obchvatu Mikulova se stavbou úseku R52 (D52) mezi Bavory a Mikulovem rovněž doporučit – vyžaduje to ovšem širší přípravu, což nelze pojmout do DÚR stavby R52 (D52) v km 34,550 – 38,445 - vyjádření je společné i za Územní odbor Břeclav, Dopravní inspektorát, protože toto není samostatně pořizováno.

Doprava vodní (Zákon 114/1995 Sb.). Stavba nezasahuje do prostoru sledovaných vodních cest ani přístavů (zdroj: ÚPD dotčených obcí).

Energetika (zákon č. 458/2000 Sb. a č. 406/2000 Sb.). Vzhledem k charakteru stavby, kdy nedochází k výstavbě nového nebo změně stávajícího zdroje či distribuční soustavy elektřiny ani plynu; stavba neovlivňuje hospodaření s elektřinou, závazné stanovisko dotčeného orgánu není potřebné.

Obrana státu (zákon č. 222/1999 Sb.). Dotčeným orgánem je Ministerstvo obrany ČR, příslušná složka dle § 85 vydala pod čj. 73195/2016-8201 dne 20. 04. 2016 souhlasné závazné stanovisko za podmínky: o Osazení kulových značek na nejvyšší vodič a barevné provedení stožáru VVN č. 123a je zapracováno do SO 6404.

Požární ochrana (zákon č. 133/1985 Sb.) • Dotčeným orgánem je Hasičský záchranný sbor JMK, který dle § 34, odst. 4 vydal pod č. j. HSBM-4-172-2/4-POKŘ-2016 dne 11. 02. 2016 souhlasné závazné stanovisko bez podmínek.

Vyjádření dotčených vlastníků sítí a zařízení, u kterých Zákon 458/2000 Sb. stanoví ochranná a bezpečnostní pásma, jsou doloženy souhlasy se stavbou.

Podmínky Drážního úřadu a SŽDC Drážní úřad je v ÚŘ dotčeným orgánem ve věci vydání souhlasu se stavbou v obvodu/ochranném pásmu dráhy. Stavba do něj zasahuje ve dvou lokalitách: 1) v okolí km 36,2 – most SO 6208 a související a 2) výstavbou účelové komunikace u žst. Mikulov – most SO 6218, část 1 a související. Komentář uvádí průvodní zpráva (viz část A projektové dokumentace, bod 4.6). Drážní úřad ve svém vyjádření (zařazeno v části E projektové dokumentace) vydal souhlas se stavbou a stanovil 7 podmínek: - podmínky 1 až 5 jsou obecného rázu – jsou naplněny řádným návrhem stavby ve stupni DÚR resp. budou podrobněji předmětem vyšších stupňů PD a vlastní realizace - podmínka 6 požaduje splnění požadavků z vyjádření dotčeného vlastníka dráhy (SŽDC s. o.), které jsou formulovány v písemném vyjádření zařazeném v části E projektové dokumentace (komentář k jejich naplnění viz dále) - podmínka 7 se vztahuje až k ukončení realizace SŽDC s. o. vydala souhlasné stanovisko s celkem 12 podmínkami, které jsou vypořádány následovně: 1) stavba R52 je navržena ve vzájemné koordinaci s revitalizací železniční trati (zákres drážní stavby je proveden ve výkresové dokumentaci a stavba je uvedena i v textové části – viz např. bod 2.9 této technické zprávy) 2) požadavky na pomalé jízdy a výluky jsou zahrnuty v příslušné části projektové dokumentace (F.11); konkrétní požadavky na oznamovací povinnost výluk se týkají vyšších stupňů projektové přípravy 3) požadavek se týká provádění prací; v dokumentaci DÚR se neprojeví 4) souhlas Drážního úřadu je po jeho vydání automaticky postoupen vlastníku dráhy 5) smlouva o výpůjčce bude sjednána v rámci přípravy před stavebním řízením 6) požadavek se týká provádění prací; v dokumentaci DÚR se neprojeví 7) požadavek se týká provádění prací; v dokumentaci DÚR se neprojeví 8) stavba je navržena tak, aby nenarušila stabilitu drážního tělesa a provozuschopnost drážních staveb a zařízení – návrh všech konstrukcí je proveden autorizovanými osobami dle platných norem ČSN a platných předpisů SŽDC (vzorové listy železničního spodku, ad.) 9) návrh silniční stavby je navržen v dostatečné prostorové průchodnosti a odolnosti vůči drážní infrastruktuře, a to v kvalitě odpovídající stupni projektové přípravy (DÚR); další podrobnosti (tj. např. detaily protikorozi ochrany, atp.) budou doplněny ve vyšších stupních PD 10) požadavek se týká vyšších stupňů PD; v dokumentaci DÚR se neprojeví 11) obecný požadavek; v dokumentaci DÚR se neprojeví 12) obecný požadavek; v dokumentaci DÚR se neprojeví.

Podmínky vlastníků cizích zařízení umístěných na pozemní komunikaci. Křížení pozemních komunikací s komunikacemi jiných vlastníků, drahami a inženýrskými sítěmi a souběhy komunikací a inženýrských sítí budou obecně řešeny podle platné legislativy a technických předpisů. Následné vypořádání mezi dotčenými vlastníky infrastruktury proběhne např. formou zřizování věcných břemen nebo povolení zvláštního užívání komunikace. Za tímto účelem je (bude) pořízena speciální projektová dokumentace ve stupni DSP.

Podmínky pro návrh dotčené dopravní a technické infrastruktury. Podmínky dotčených orgánů chránících veřejné zájmy dle zvláštních zákonů jsou uvedeny v průvodní zprávě (viz část A projektové dokumentace, bod 4.6). Podmínky dalších dotčených organizací z hlediska jejich příslušnosti jakožto vlastníků/správce dotčené infrastruktury, příp. dle jejich obecně dané místní příslušnosti jsou uvedeny níže v textu tohoto bodu technické zprávy vč. způsobu jejich zapracování. Ministerstvo vnitra ČR, Generální ředitelství cel, Lesy České republiky (Lesní závod Židlochovice), Lesy České republiky (Správa toků – Oblast povodí Dyje), Ředitelství silnic a dálnic ČR (OTP Morava), Ředitelství silnic a dálnic ČR (Závod Brno), Správa a údržba silnic JmK, ČD Telematika, ČEPS, České radiokomunikace, DialTelecom, itself, Net4gas, T-mobile, UPC ČR, Vodafone, Čepro a Mero neuvedli k návrhu stavby žádné konkrétní podmínky.

Ředitelství silnic a dálnic ČR – GŘ Praha - vyjádření je formulováno jako souhlas s odchýlným řešením od ČSN 73 6101 a ČSN 73 6102 - návrhové požadavky obou bodů vyjádření jsou zapracovány do projektové dokumentace – viz dále bod 3.6.4 této technické zprávy a část D.1 projektové dokumentace

Česká telekomunikační infrastruktura - obecné legislativně-technické podmínky jsou v dokumentaci DÚR splněny resp. budou předmětem vyšších stupňů projektové přípravy a realizace stavby - potřebné přeložky budou řešeny na základě rámcové smlouvy mezi společnostmi CETIN a ŘSD E.ON Česká republika - vyjádření o existenci sítí (z 5. 2. 2016) je přeneseno do koordinační situace stavby (zákres tras stávajících sítí v majetku E.ON) - podmínky číslo 1 až 4 a 6 až 17 z vyjádření z 12. 02. 2016 (souhlas se stavbou a činností v OP) jsou v dokumentaci DÚR splněny resp. budou předmětem vyšších stupňů projektové přípravy a realizace stavby; požadavky z podmínky číslo 5 jsou do dokumentace DÚR doplněny – jedná se specifikaci prací SO 6403 a 6404.

Povodí Moravy - vyjádření uvádí v oddíle II celkem 13 podmínek - podmínka 1 je irelevantní – objekt příslušný k RN a odpadnímu korytu je SO 6320 - podmínky 2 a 13 se týkají až vyšších stupňů projektové dokumentace - podmínky 3 a 4 jsou naplněny řádným návrhem stavby ve stupni DÚR - podmínky 5, 6, 8, 9, 10, 11 a 12 mají obecný ráz a nemají přímý dopad do dokumentace DÚR - podmínka 7 (kapacitní zhodnocení) je zapracována do části D.3 projektové dokumentace RWE (v současné době INOGY) - obecné legislativně-technické podmínky jsou v dokumentaci DÚR splněny resp. budou předmětem vyšších stupňů projektové přípravy a realizace stavby - dle upřesněných stanovisek nejsou připomínky k technickému řešení přeložek; pro formální náležitosti přeložek platí metodický pokyn přijatý organizacemi RWE a ŘSD.

Vodovody a kanalizace Břeclav - technické podmínky uvedené v závěru vyjádření se projeví vesměs ve vyšších stupních PD a do DÚR se nepromítnou; požadavky na postup výstavby (přístupnost pozemku, dodávka el. energie) doplněny do bodu 3.6.5 této průvodní zprávy.

Ministerstvo obrany ČR – Agentura hospodaření s nemovitým majetkem - požadavek na odkup dotčeného nemovitého majetku bude předmětem majetkoprávního vypořádání po vydání územního rozhodnutí.

Dále stavební úřad posoudil a vyhodnotil požadavky plynoucí z vyhlášky č. 503/2006 Sb., o podrobnější úpravě územního rozhodování, územního opatření a stavebního řádu, ve znění pozdějších předpisů:

Dle ustanovení § 3 – Žádost o vydání rozhodnutí o umístění stavby se podává na formuláři, jehož obsahové náležitosti jsou stanoveny v příloze č. 1 k této vyhlášce.

K žádosti o vydání rozhodnutí o umístění stavby žadatel připojí přílohy uvedené v části B formuláře žádosti o vydání rozhodnutí o umístění stavby (příloha č. 1 k této vyhlášce) a dokumentaci podle přílohy č. 1 k vyhlášce o dokumentaci staveb.

Grafické přílohy žádosti a dokumentace se přikládají ve dvou vyhotoveních – všechny podklady a doklady požadované výše uvedeným ustanovením byly stavebníkem předloženy a stavebním úřadem zkontrolovány.

Na základě výše uvedených skutečností vyplývá, že projednávaný záměr je v souladu s požadavky zvláštních právních předpisů a se stanovisky dotčených orgánů, stejně jako se stanovisky vlastníků veřejné dopravní a technické infrastruktury.

Při vymezování účastníků územního řízení, které má charakter navazujícího řízení, vycházel stavební úřad ze skutečnosti, že účastenství v tomto navazujícím řízení je speciálně upraveno ustanovením § 85 stavebního zákona ve spojení s § 9c odst. 3 zákona EIA. Novela zákona EIA upravuje a rozšiřuje okruh účastníku navazujícího řízení a upravuje též některá jejich procesní práva. Stavební úřad v průběhu řízení zkoumal, které osoby splňují postavení účastníků řízení podle § 85 odst. 1 a 2 stavebního zákona. V souladu s ustanovením § 85 odst. 1 písm. a) toto právní postavení přísluší žadateli a dle písm. b) obcím, na jejichž území má být požadovaný záměr uskutečněn. Ustanovení § 85 odst. 2 písm. a) stavebního zákona vymezuje jako účastníky řízení vlastníky pozemku nebo stavby, na kterých má být požadovaný záměr uskutečněn, není-li sám žadatelem, nebo ten, kdo má jiné věcné právo k tomuto pozemku nebo stavbě, nejde-li o případ uvedený v písmenu d). Ve vztahu k navrženému záměru na umístění stavby žadatele a jejím účinkům řízení dle § 85 odst. 2 písm. b) stavebního zákona bylo zkoumáno a stanoveno postavení osob účastníka řízení ve vztahu k dikci ustanovení jejich práv, která by mohla být přímo dotčena, a to na základě hlukové studie zahrnuté v projektové dokumentaci předložené k územnímu řízení. Stavebním úřadem bylo vyhodnoceno, že postavení účastníka řízení dle § 85 odst. 2 písm. b) stavebního zákona je dáno osobě s vlastnickým či jiným právem k nemovitosti dotčené stavbou, dále budoucím ochranným pásmem záměru stavby podle dokumentace záměru žadatele a v místě dotčení intravilánu obce (dle platného ÚPO) záměrem stavby žadatele, v zastavěném území či zastavitelné ploše ve smyslu dikce ustanovení § 58 a násl. stavebního zákona, rovněž i osobě s vlastnickým či jiným právem k dotčené nemovitosti v území po izofonu hraniční hodnoty (limitu) hygienicky přípustné hladiny hluku sledované v chráněném venkovním prostoru staveb a chráněném venkovním prostoru dané nařízením vlády č. 148/2006 Sb., to vše v souladu s podmínkami stanoviska MŽP k posouzení vlivu provedení záměru na životní prostředí dle § 10 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), č. j. 4061/OPVI/05 ze dne 13. 05. 2005. Účastníky řízení jsou dále dle ustanovení § 85 odst. 2 písm. c) stavebního zákona osoby, o kterých tak stanoví zvláštní právní předpis. Postavení účastníka územního řízení dále splňují účastníci v postavení dle § 23 odst. 9 zákona č. 100/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů.

Po posouzení přiznal postavení účastníků řízení následujícím osobám:

- podle ustanovení § 85 odst. 1 písm. a) stavebního zákona - žadateli Ředitelství silnic a dálnic ČR, IČ: 65993390, Na Pankráci 546/56, 140 00 Praha
- podle ustanovení § 85 odst. 1 písm. b) stavebního zákona - obcím, na jejichž území má být požadovaný záměr uskutečněn - Město Mikulov, Náměstí 1, 692 01 Mikulov
- podle ustanovení § 85 odst. 2 písm. a) stavebního zákona - vlastníci pozemků nebo staveb, na kterých má být požadovaný záměr uskutečněn (nejdou-li sami žadatelem) nebo ty osoby, které mají jiné věcné právo k těmto pozemkům nebo stavbám, a vlastníci dotčené technické a dopravní infrastruktury:

Agentura ochrany přírody a krajiny ČR, Kaplanova 1931/1, Chodov, 14800 Praha 4, AGRO - Měřín,a.s., Zarybník 516, 59442 Měřín, Agrovysočina,a.s., Zarybník 516, 59442 Měřín, Berente Gejza Ing., nám. Míru 224/20, 66464 Dolní Kounice, Berenteová Bohumila MUDr., nám. Míru 224/20, 66464 Dolní Kounice, Bukovecká Emilie, Hlavní 98, 67168 Šanov, Cimbálníková Jarmila, Podolí 21, 59261 Borač, CSA Immobilien, v.o.s., Nádražní č. ev. 677, 69201 Mikulov, Časná Alena, Na Jámě 1539/42a, 69201 Mikulov, Čech František, Pavlovská 565/72, 69201 Mikulov, Čechová Zdeňka, Pavlovská 565/72, 69201 Mikulov, České dráhy, a.s., Nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12, Nové Město, 11000 Praha 1, Dostálová Miroslava, Sadová 1391/17, 69201 Mikulov, Drábek František, U Lomu 450/30, 69201 Mikulov, Drábek Petr, Královská 827, 40777 Šluknov, European Property Group, a.s., Cejl 494/25, Zábrdovice, 60200 Brno, Fábryová Marie, Koněvova 786/37, 69201 Mikulov, Fiala Oldřich, Čs. armády 1063/63, Poštorná, 69141 Břeclav, Frýb David, Sedlec č. p. 68, 69121 Sedlec, Frýbová Sylva, Sedlec č. p. 68, 69121 Sedlec, Geba Milan, Pavlovská 105/21, 69201 Mikulov, Goišová Radka, 22. dubna 1054/4, 69201 Mikulov, Herzánová Hana, Na Valtické 703/70, Charvátská Nová Ves, 69141 Břeclav, Hlinka Robert, Wolkerova 127/2, 69201 Mikulov, Holubová Martina, Všeruby č. p. 8, 34507 Všeruby, Houserová Jana, Dobré Pole č. p. 85, 69181 Dobré Pole, Hrabcová Vlasta, Pavlovská 464/95, 69201 Mikulov, Hříbová Soňa, Klentnice č. p. 65, 69201 Klentnice, Chadimová Marie Ing., Černíkova 2927/4, Královo Pole, 61200 Brno, Ježková Jarmila, St. Živného 1566/4, 69201 Mikulov, Kaprálek Jiří MVDr., Olomoucká 358/38, Předměstí, 74601 Opava, Kavula Milan, 1. května 758/40, 69201 Mikulov, Koflerová Marie, Větrná 1305/5, 69201 Mikulov, Kokavcová Lada, Republikánské obrany 919/28, 69201 Mikulov, Kolmačková Olga, Kovářova 1578/9, Stodůlky, 15500 Praha 5, Kudělková Pavla, Koněvova 1265/17a, 69201 Mikulov, Kudláčková Zdeňka, Hraničářů 1355/11, 69201 Mikulov, Kukleta Josef, Pellicova 912/65, Staré Brno, 60200 Brno, Lapčík Vladimír, Klentnická 176, 69201 Pavlov, Lesy České republiky s.p., Přemyslova 1106/19, 50008 Hradec Králové, Malá Alena, Sedlec č. p. 270, 69121 Sedlec, Město Mikulov, Náměstí 158/1, 69201 Mikulov, Mihalík Vlastimil, 1. května 779/2, 69201 Mikulov, Mikros-vín,Mikulov, kom. spol., Nádražní 980/29, 69201 Mikulov, Mikulášová Drahomíra, Valtická 846/1, 69201 Mikulov, Mikulicová Marie, Pavlovská 524/36, 69201 Mikulov, Ministerstvo obrany, Tychonova 221/1, Hradčany, 16000 Praha 6, Mrázek Václav, Trstěnice č. p. 33, 56957 Trstěnice, Novosádová Františka, Bardějovská 1131/3, 69201 Mikulov Ondrašík Pavel, Novokopečná 1513/2, 69201 Mikulov, Ondroušek Rostislav JUDr., Republikánské obrany 34/32, 69201 Mikulov, Ondroušková Dagmar, Republikánské obrany 34/32, 69201 Mikulov, Orságová Helena, Na pískové cestě 330/26, Bohunice, 62500 Brno, Pirogovová Jana, U Lomu 452/12, 69201 Mikulov, Pirochta Oldřich, 1. května 632/63, 69201 Mikulov, Pirochtová Eva, 1. května 632/63, 69201 Mikulov, Povodí Moravy, s.p., Dřevařská 932/11, Veverí, 60200 Brno, Pučková Marie, 22. dubna 1179/15, 69201 Mikulov, Puškašová Hana, Dunajovická 118, 69181 Břeží, CSA Immobilien, v.o.s., Nádražní 677, 692 01 Mikulov, Reinhold Eliška, Rudé armády 40, 69185 Dolní Dunajovice, Rosík Ladislav, Pavlovská 562/66, 69201 Mikulov, Ruman Vladimír, Antonína Slavička 480, 76326 Luhačovice, Ředitelství silnic a dálnic ČR, Na Pankráci 546/56, Nusle, 14000 Praha, Sejrková Dana, Tisová č. p. 15, 34801 Tisová, Shell Czech Republic a.s., Antala Staška 2027/77, Krč, 14000 Praha 4, Správa železniční dopravní cesty, Dlážděná 1003/7, Nové Město, 11000 Praha 1, Srovnalíková Irena, Za Valy 384, 75114 Dřevohostice, Státní pozemkový úřad, Husinecká 1024/11a, Žižkov, 13000 Praha 3, Šebesta Petr, Piaristů 993/18, 69201 Mikulov, Šebestová Ludmila, Piaristů 993/18, 69201 Mikulov, Šimák Ctirad, M. Majerové 1259/26, 69201 Mikulov, Šipošová Helena, Okružná 884/72, 064 01 Stará Lubovňa, Slovensko, Škrobáčková Eva, Nerudova 945/9, 69002 Břeclav Škrobáčková Milada, Řadová 568, 68708 Buchlovice, Štucková Renata, Ke Studánce 614/7, Bartovice, 71700 Ostrava, Šubová Iva, Na Hradbách 1534/64, 69201 Mikulov, TOSAL s.r.o., Veselá 169/24, Brno-město, 60200 Brno, TRANSBETON s.r.o., Slovanské náměstí 1177/9, Královo Pole, 61200 Brno, Tymová Věra, Koněvova 1486/16, 69201 Mikulov, Uhlířová Zdenka, Mírová 945, Nový Bohumín, 73581 Bohumín, UNIMEX GROUP,a.s., Václavské náměstí 815/53, Nové Město, 11000 Praha 1, Úřad pro zastupování státu ve věcech majetkových, Rašínovo nábřeží 390/42, Nové Město, 12800 Praha 2, Ústav pro strukturální politiku v

zemědělství, a.s., Zarybník 516, 59442 Měřín, Václavík František, Majakovského 1408/15, 69201 Mikulov, Václavík Zdeněk, Na Jámě 1219/72, 69201 Mikulov, Vanýsková Jitka, Koněvova 791/34, 69201 Mikulov, Vávra Milan, Turgeněvova 1035/2d, Černovice, 61800 Brno Vicenská Marie, Hliniště 1466/19, 69201 Mikulov, Vodovody a kanalizace Břeclav, a.s., Čechova 1300/23, 69002 Břeclav, Vořechovská Ludmila, Na Libuši 999, 39165 Bechyně, WEIGL, spol. s r.o., Pod Platanem 263/2, 69201 Mikulov, Zámečník František, Písečná 2921/5, Zábřeh, 70030 Ostrava, Zámečník Jiří, Polní 313, 69185 Dolní Dunajovice, Zámečník Marcel, Na Jámě 1512/2, 69201 Mikulov, Zámečník Petr, Perná č. p. 287, 69186 Perná, Zámečník Vladimír, Budovatelská 4796, 76005 Zlín, Zimmermann Ivan, Holasická 1157/4, Kateřinky, 74705 Opava, Zimmermann Tomáš, Nová 1047/10, 69201 Mikulov, ČD-Telematika a.s., Nezamyslova 20a, 615 00 Brno, E. ON Distribuce, a.s., F. A. Gerstnera 2151/6, 370 49 České Budějovice, GasNet, s.r.o., Klíšská 940, 401 17 Ústí nad Labem, Česká telekomunikační infrastruktura a.s., Olšanská 2681/6, 130 00 Praha 3, Vodovody a kanalizace Břeclav, a.s., Čechova 23, 690 02 Břeclav.

- podle ustanovení § 85 odst. 2 písm. b) stavebního zákona osoby, jejichž vlastnické nebo jiné věcné právo k sousedním stavbám anebo sousedním pozemkům nebo stavbám na nich může být územním rozhodnutím přímo dotčeno. Osoby s vlastnickými nebo jinými věcnými právy k sousedním pozemkům:

Přímé dotčení vlastnického nebo jiného věcného práva k sousedním stavbám anebo sousedním pozemkům nebo stavbám na nich posuzoval stavební úřad zejména s ohledem na vznik ochranného pásma, které pro jednotlivé stavební objekty vzniká ze zákona 13/1997 Sb., zákon o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, zákona 458/2000 Sb., energetický zákon, v platném znění, 274/2001 Sb., o vodovodech a kanalizacích, ve znění pozdějších předpisů. Při určení okruhu účastníků územního řízení uvedených § 85 odst. 2 písm. b) stavebního zákona stavební úřad vycházel zejména z určení prostorového řešení ochranných pásem, které je vyznačeno v projektové dokumentaci.

Katastrální území Mikulov na Moravě:

Adamová Jana, Sadová 1101/5, 69201 Mikulov, Agentura ochrany přírody a krajiny ČR, Kaplanova 1931/1, Chodov, 14800 Praha 4, AGRO - Měřín, a.s., Zarybník 516, 59442 Měřín, AGROPOL Mikulov, spol. s r.o., Sady 28. října 616/6, 69002 Břeclav, Agrovysocina, a.s., Zarybník 516, 59442 Měřín, Amulle, a.s., Olomoucká 3419/7, Židenice, 61800 Brno, AXT, s.r.o., Kurská 642/5, Starý Lískovec, 62500 Brno, Brožová Irena, 1. května 1680/16a, 69201 Mikulov, CEMEX Czech Republic, s.r.o., Laurinova 2800/4, Stodůlky, 15500 Praha 5, CSA Immobilien, v.o.s., Nádražní č. ev. 677, 69201 Mikulov, CTS CAMION TRANSPORT SERVIS Břeclav s.r.o., ve zkratce CTS Břeclav spol., s r.o., Husova 3136/25, 69002 Břeclav, České dráhy, a.s., nábreží Ludvíka Svobody 1222/12, Nové Město, 11000 Praha 1, David Martin, Sosnová 279/7, Jundrov, 63700 Brno, Diwulski Jiří, Na Hradbách 1447/18, 69201 Mikulov, Dufka Pavel, Husova 192/16, 69201 Mikulov, European Property Group, a.s., Cejl 494/25, Zábřehovice, 60200 Brno, Fajmon Miroslav, Bezručova 586/1, 69201 Mikulov, Fiala Oldřich, Čs. armády 1063/63, Poštorná, 69141 Břeclav, Fiala Tomáš Ing., Nerudova 978/10, 69002 Břeclav, Florián Svatoslav, 1. května 769/18, 69201 Mikulov, Florián Zdeněk, Veslařská 2454/15, 69002 Břeclav, Frýb David, Sedlec č. p. 68, 69121 Sedlec, Frýbová Sylva, Sedlec č. p. 68, 69121 Sedlec, GAMARE, s.r.o., Malátova 543/9, Smíchov, 15000 Praha 5, Goišová Jaroslava, Bezručova 600/19, 69201 Mikulov, Goišová Radka, 22. dubna 1054/4, 69201 Mikulov, Herzánová Hana, Na Valtické 703/70, Charvátská Nová Ves, 69141 Břeclav, Homolka Miloš Ing., Tolstého 1741, 25228 Černošice, Hrabcová Vlasta, Pavlovská 464/95, 69201 Mikulov, Hýbl Zdeněk, Pavlovská 521/32, 69201 Mikulov, Ježil Miloslav JUDr., Loutkářská 2194/7, Břevnov, 16900 Praha 6, Ježilová Helena, Loutkářská 2194/7, Břevnov, 16900 Praha 6, Ježková Jarmila, St. Živného 1566/4, 69201 Mikulov, Jihomoravský kraj, Žerotínovo náměstí 449/3, Veverčí, 60200 Brno, Kališová Alena, Sklepní 551, 69185 Dolní Dunajovice, Kameníková Eva, Nesyt 2744/32, 69501 Hodonín, Kameníková Jana, Lesní 713, 69606 Vacenovice, Kaprálek Jiří, Hlučínská 977/23, 74714 Ludgeřovice, Kaprálek Jiří MVDr., Olomoucká 358/38, Předměstí, 74601 Opava,

Kolmačka Ladislav Ing., Kovářova 1578/9, Stodůlky, 15500 Praha 5, Kolmačková Olga, Kovářova 1578/9, Stodůlky, 15500 Praha 5, Kolomazník Marek, Na Hradbách 1451/26, 69201 Mikulov, Kopejtková Věra, Pod Platanem 1287/24, 69201 Mikulov, KOSLAVA, spol. s r.o., Melounová 1654/2, Nové Město, 12000 Praha, Kotáb Petr JUDr., Novodvorská 408/127, Lhotka, 14200 Praha 4, Kováč Petr, Kpt. Jaroše 1380/1, 69201 Mikulov, Kováčová Pavla, Zrušen trvalý pobyt na území ČR, Kovaříková Miluše, Republikánské obrany 1606/10, 69201 Mikulov, Krejčí Darina, Nová 1046/12, 69201 Mikulov, Kronková Karla, Na Pankráci 968/65, Nusle, 14000 Praha 4, Kučera Jaroslav, U Rotundy 970, 69142 Valtice, Kudláčková Zdeňka, Hraničářů 1355/11, 69201 Mikulov, Kukleta Josef, Pellicova 912/65, Staré Brno, 60200 Brno, Lesy České republiky, s.p., Přemyslova 1106/19, 50008 Hradec Králové, Malá Alena, Sedlec č. p. 270, 69121 Sedlec, Málková Martina Mgr., Nám. Svobody 935, 69142 Valtice, Město Mikulov, Náměstí 158/1, 69201 Mikulov, Mihalík Vlastimil, 1. května 779/2, 69201 Mikulov, Mikros-vín, Mikulov, kom. spol., Nádražní 980/29, 69201 Mikulov, Ministerstvo obrany, Tychonova 221/1, Hradčany, 16000 Praha 6, Musilová Eva Mgr., Kpt. Jaroše 1547/13, 69201 Mikulov, NEMOTRADE CZ s.r.o., tř. Svornosti 1177/57, Nová Ulice, 77900 Olomouc, Nosek Lukáš, Žižkova 1636/24, 69201 Mikulov, Novosádová Františka, Bardějovská 1131/3, 69201 Mikulov, Novotná Monika JUDr., Modrava č. p. 5, 34192 Modrava, Novotný Petr JUDr., Jasná II 637/5, Braník, 14700 Praha 4, Orságová Helena, Na pískové cestě 330/26, Bohunice, 62500 Brno, Pařilová Jana, Rudé armády 11, 69185 Dolní Dunajovice, Paták Jan, Náměstí 204/14, 69201 Mikulov, Pavlík Petr Ing., Na Míčánce 2713/2c, Dejvice, 16000 Praha 6, Peňáz Ladislav, Nádražní 962/37, 69201 Mikulov, Peňázová Blanka, Nádražní 962/37, 69201 Mikulov, Pirogov Jan, U Lomu 452/12, 69201 Mikulov, Pirogovová Jana, U Lomu 452/12, 69201 Mikulov, Portz Insel s.r.o., Na Plzeňce 165, 25229 Dobřichovice, Povodí Moravy, s.p., Dřevařská 932/11, Veverí, 60200 Brno, Prima stavebniny s.r.o., Masná 403/110, Trnitá, 60200 Brno, Prokopová Marie, Pavlovská 518/28, 69201 Mikulov, Pučková Marie, 22. dubna 1179/15, 69201 Mikulov, Rakovská Růžena, Valtická 937/12, 69201 Mikulov, Rakovský Pavel, Valtická 937/12, 69201 Mikulov, Rao Ludmila Mgr., Nádražní 967/35, 69201 Mikulov, Reinhold Eliška, Rudé armády 40, 69185 Dolní Dunajovice, Rosík Ladislav, Pavlovská 562/66, 69201 Mikulov, Ruman Vladimír, Antonína Slavička 480, 76326 Luhačovice, Růžičková Marie, Bardějovská 1127/9, 69201 Mikulov, Rybníkářství Pohořelice a.s., Vídeňská 717, 69123 Pohořelice, Ředitelství silnic a dálnic ČR, Na Pankráci 546/56, Nusle, 14000 Praha, Serbajlo Pavel, Spálený kopec 1204/2, 69201 Mikulov, Serbajlová Kateřina, Spálený kopec 1205/3, 69201 Mikulov, Ježil Miloslav JUDr. a Ježilová Helena, Loutkářská 2194/7, Břevnov, 16900 Praha 6, Novotný Petr JUDr. a Novotná Monika JUDr., Jasná II 637/5, Braník, 14700 Praha 4, Modrava 5, 341 92 Modrava, Peňáz Ladislav a Peňázová Blanka, Nádražní 962/37, 69201 Mikulov, Stávek Štěpán a Stávková Dagmar, Zd. Nejedlého 1367/6, 69201 Mikulov, Svoboda Jiří JUDr. a Svobodová Dana, Podbělohorská 1484/60, Smíchov, 15000 Praha 5, Kubánské nám. 1292/24, Vršovice, 100 00 Praha, Vymyslický Vojtěch a Vymyslická Danuše, Hraničářů 1503/16, 69201 Mikulov, Správa a údržba silnic Jihomoravského kraje, p.o., Žerotínovo náměstí 449/3, 60200 Brno, Správa železniční dopravní cesty, s. o., Dlážděná 1003/7, Nové Město, 11000 Praha 1, Státní pozemkový úřad, Husinecká 1024/11a, Žižkov, 13000 Praha 3, STAVEBNÍ FIRMA PLUS s.r.o., Měšťanská 3992/109, 69501 Hodonín, Stávek Štěpán, Zd. Nejedlého 1367/6, 69201 Mikulov, Stávková Dagmar, Zd. Nejedlého 1367/6, 69201 Mikulov, Suchá Zuzana, Mikoláše Alše 653, Kolín II, 28002 Kolín, Sůkupová Marie, Pod Platanem 1493/14a, 69201 Mikulov, Svoboda Jiří JUDr., Podbělohorská 1484/60, Smíchov, 15000 Praha 5, Svobodová Dana, Kubánské náměstí 1292/24, Vršovice, 10000 Praha 10, Svobodová Jarmila, Koněvova 250/7, 69201 Mikulov, Šidlo Ladislav, M. Majerové 1248/14, 69201 Mikulov, Škrobáčková Eva, Nerudova 945/9, 69002 Břeclav, Škrobáková Milada, Řadová 568, 68708 Buchlovice, Štucková Renata, Ke Studánce 614/7, Bartovice, 71700 Ostrava, TRANSBETON s.r.o., Slovanské náměstí 1177/9, Královo Pole, 61200 Brno, UNIMEX GROUP,a.s., Václavské náměstí 815/53, Nové Město, 11000 Praha 1, Úřad pro zastupování státu ve věcech majetkových, Rašínovo nábřeží 390/42, Nové Město, 12800 Praha 2, Václavík František, Majakovského 1408/15, 69201 Mikulov, Václavík Zdeněk, Na Jámě 1219/72, 69201 Mikulov, Vanýsková Jitka, Koněvova



791/34, 69201 Mikulov, Vodovody a kanalizace Břeclav,a.s., Čechova 1300/23, 69002 Břeclav, Volařík Miroslav Ing., Rudé armády 40, 69185 Dolní Dunajovice, Vořechovská Ludmila, Na Libuši 999, 39165 Bechyně, Vymyslická Danuše, Hraničářů 1503/16, 69201 Mikulov, Vymyslický Vojtěch, Hraničářů 1503/16, 69201 Mikulov, Význačná kolegiální kapitula u sv. Václava v Mikulově, Kostelní nám. 15/3, 69201 Mikulov, Zámečník František, Písečná 2921/5, Zábřeh, 70030 Ostrava, Zámečník Jiří, Polní 313, 69185 Dolní Dunajovice, Zámečník Marcel, Na Jámě 1512/2, 69201 Mikulov, Zámečník Petr, Perná č. p. 287, 69186 Perná, Zámečník Vladimír, Budovatelská 4796, 76005 Zlín, Žídková Jana, Nedbalova 2350/8, Moravská Ostrava, 70200 Ostrava

Katastrální území Bavyry:

ČR, Lesy České republiky s.p., Přemyslova 1106/19, 50008 Hradec Králové, Hroudny Petr, Bavyry č. p. 130, 69201 Bavyry, Kubánek Josef, Bavyry č. p. 88, 69201 Bavyry, Obec Bavyry, Bavyry č. p. 9, 69201 Bavyry, ČR, Lesy České republiky s.p., Přemyslova 1106/19, 50008 Hradec Králové

- podle ustanovení § 85 odst. 2 písm. c) stavebního zákona osoby, o kterých tak stanoví zvláštní právní předpis. V případě územního řízení, které má charakter navazujícího řízení, je tímto zvláštním předpisem pouze zákon EIA, neboť novela zákona EIA vylučuje, aby se účastníkem navazujícího řízení staly spolky na základě § 70 zákona o ochraně přírody a krajiny. Účastníkem řízení je podle § 9c odst. 3 zákona EIA obec dotčená záměrem nebo dotčená veřejnost uvedená v § 3 písm. i) bod 2 zákona EIA tedy tzv. organizovaná dotčená veřejnost. V územním řízení oznámil svou účast spolek, jehož hlavním posláním podle stanov je ochrana přírody a krajiny:

V zákonné lhůtě podle § 9b odst. 1 zákona EIA na úřední desce, se stavebnímu úřadu jako správnímu orgánu vedoucímu navazující řízení přihlásila tzv. „organizovaná“ dotčená veřejnost:

Spolek „Dolní Dunajovice proti R52“, IČ: 22732543, Hlavní 130, Dolní Dunajovice

Spolek „Děti Země – Klub za udržitelnou dopravu“, IČ: 67010041, Cejl, 48/50, Brno

Spolek „Frank Bold Society“, IČ: 653 414 90, Údolní 33, 602 00 Brno (dříve Občanské sdružení „Ekologický právní servis“, IČ: 65341490, Příběnická 1908, Tábor)

Spolek „Nebojsa“, IČ: 26644479, Bavyry 112, Bavyry

Spolek „Občané za ochranu kvality bydlení v Brně – Kníničkách, Rozdrojovicích a Jínančovicích“, IČ: 266 53 486, U Luhů 23, 635 00 Brno

Spolek „Pěkný jih z.s.“, IČ: 227 25 351, Moravanská 86, 619 00 Brno

Spolek „Občané Brna proti stavbě rychlostní komunikaci R43 v trase Kuřim – Troubsko“, IČ: 75053446, Opálkova 16, 635 00 Brno

Spolek „Občané za ochranu kvality bydlení a životního prostředí v Troubsku, z. s.“, IČ: 26986043, Hodakova 582/27, 664 41 Troubsko

Spolek „Občané za ochranu kvality bydlení v Brně-Bosonohách z. s.“, IČ: 26660407, Pražská 469/29, Bosonohy, 642 00 Brno

Spolek „Za čisté a klidné Modřice z. s.“, IČ: 22733248, U Hřiště 830, 664 42 Modřice

Spolek „Občané za D43 jako obchvat celého Brna, z. s.“, IČ: 75053446, Opálkova 758/16, Bystřec, 635 00 Brno

Spolek „Obchvat, z.s.“, IČ: 266 06 119, Stojanova 7, 669 02 Znojmo

Spolek „Voda z Tetčic o.s.“, IČ: 22678956, Hybešova 178, 664 17 Tetčice

Spolek „Nová Ves proti průtahu obcí a R52“, IČ: 22861980, Nová Ves 138, 691 23 Pohořelice

Spolek „Česká společnost ornitologická- Jihomoravská pobočka, pobočný spolek, IČ:65353391, Lidická 25/27, 602 00 Brno

Podmínkou účastenství dotčené obce je, že se do 30 dnů ode dne zveřejnění informací podle § 9b odst. 1 zákona EIA písemně přihlásí správnímu orgánu vedoucímu navazující řízení.

Obec Bavyry, Bavyry 9, 692 01 Mikulov

Obec Dolní Dunajovice, Zahradní 613, 691 85 Dolní Dunajovice

Veřejné zájmy podle zákona o posuzování vlivů na životní prostředí chrání jako dotčený příslušný úřad - MŽP. Dle § 25 odst. 1 zák. č. 13/1997 Sb., souhlas vlastníka se zvláštním

užíváním dálnice k umístění inženýrských sítí a jiných nadzemních nebo podzemních vedení všeho druhu v silničním pozemku, na něm nebo na mostních objektech a k užití komunikací pro provádění stavebních prací se nevyžaduje v případě, že se jedná o veřejně prospěšnou stavbu. Žadatel požádal dne 25. 02. 2010 o stanovení prodloužené lhůty platnosti územního rozhodnutí na 5 let z důvodu velkého rozsahu stavby a přípravy všech podkladů a projektů pro vydání stavebního povolení a zejména z důvodu složitých majetkoprávních vztahů týkajících se stavbou dotčených pozemků a problémů se zajištěním dostatečného množství finančních prostředků na majetkoprávní vypořádání a realizaci stavby. K žádosti o stavební povolení bude třeba vypracovat objemnou projektovou dokumentaci, zajistit značné množství stanovisek dotčených orgánů a účastníků řízení. Stavební úřad proto v tomto odůodněném případě v souladu s § 93 odst. 1 stavebního zákona stanovil tuto delší maximální možnou lhůtu platnosti územního rozhodnutí na 5 let ode dne nabytí právní moci. Stavební úřad v provedeném územním řízení přezkoumal předloženou žádost, projednal ji s účastníky Řízení a dotčenými orgány a zjistil, že jejím skutečným, nejsou ohroženy zájmy chráněné stavebním zákonem, předpisy vydanými k jeho provedení a zvláštními předpisy. Při svém rozhodování se opíral o Metodickou pomůcku odboru stavebního Řádu Ministerstva pro místní rozvoj k navazujícím řízením ve smyslu zákona o posuzování vlivů na životní prostředí vedeným podle stavebního zákona, z listopadu 2016, publikovanou na webových stránkách MMR. V ust. § 86 odst. 3 stavebního zákona je uvedeno „jestliže žadatel nemá vlastnické právo, smlouvu nebo doklad o právu provést stavbu nebo opatření k pozemku nebo stavbě, předloží souhlas jejich vlastníka; to neplatí, lze-li pozemek nebo stavbu vyvlastnit.“ V ustanovení § 170 odst. 1 písm. a) stavebního zákona jsou uvedeny účely vyvlastnění: „Práva k pozemkům a stavbám, potřebná pro uskutečnění staveb nebo jiných veřejně prospěšných opatření podle tohoto zákona, lze odejmout nebo omezit, jsou-li vymezeny ve vydané územně plánovací dokumentaci a jde-li o veřejně prospěšnou stavbu dopravní a technické infrastruktury, včetně plochy nezbytné k zajištění její výstavby a řádného užívání pro stanovený účel“.

Vzhledem ke skutečnosti, že předmětná stavba je stavbou veřejně prospěšnou vymezenou v Zásadách územního rozvoje Jihomoravského kraje a v Územním plánu Města Mikulova, pro kterou lze pozemky vyvlastnit, nemusí žadatel v rámci územního řízení, na základě ustanovení § 86 odst. 3 stavebního zákona dokládat smlouvy o právu provést stavbu ani souhlasy vlastníků dotčených pozemků. Tento požadavek bude řešen před zahájením stavebního řízení. K žádosti o stavební povolení budou na základě ustanovení § 110 odst. 2 písm. a) stavebního zákona přiloženy doklady prokazující vlastnické právo stavebníka k dotčeným pozemkům (souhlas vyznačený na situačním výkrese). Umístění stavby je v souladu se schválenou územně plánovací dokumentací a vyhovuje obecným požadavkům na výstavbu. Stavební úřad zajistil vzájemný soulad předložených závazných stanovisek dotčených orgánů vyžadovaných zvláštními předpisy, zahrnul je do podmínek rozhodnutí (případně byly splněny před vydáním tohoto rozhodnutí – v projektové dokumentaci). S dotčenými orgány, jejichž rozhodnutí nebo opatření k podané žádosti byla získána před oznámením projednání zahájení územního řízení, omezil projednání podle míry, v jaké byly jejich požadavky splněny. Stavební objekty nevyžadující stavební povolení ani ohlášení budou provedeny podle dokumentace ověřené v územním řízení, stavební úřad proto do podmínek pro umístění stavby uvedl doplňující realizační podmínky. Stavební úřad v územním řízení posoudil žádost především z hlediska stavebního zákona, z hledisek péče o životní prostředí a potřeb požadovaného opatření v území a jeho důsledků, přezkoumal žádost a její soulad s cíli a úkoly územního plánování, zejména s územně plánovací dokumentací, s podklady územního rozhodnutí a předchozími rozhodnutími o území, posoudil, zda vyhovuje technickým požadavkům na stavby a obecným požadavkům na využívání území, posoudil uvedené podklady jednotlivě i ve vzájemných souvislostech a neshledal důvody, pro které by územní rozhodnutí o umístění stavby nemohl vydat. Navrhovaná stavba byla posouzena z hlediska poměrů v území, jednoznačnosti vlastního umístění stavby, a to ve vazbě na splnění obecných požadavků na využívání území stanovených vyhláškou č. 501/2006 Sb., o obecných požadavcích na využívání území, ve znění pozdějších předpisů, zejména podle části třetí (§ 20, § 23, § 24e, § 25) a dále na splnění technických požadavků na

stavby stanovených vyhláškou č. 268/2009 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Stavební úřad v navazujícím řízení při svém rozhodování vycházel nejen ze stanoviska EIA, z něhož do rozhodnutí převzal všechny podmínky ochrany životního prostředí pro fázi přípravy záměru za účelem prevence, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzace nepříznivých vlivů záměru na životní prostředí včetně povinností a podmínek pro sledování a rozbor vlivů na životní prostředí, ale také z dokumentace a výsledků veřejného ústního jednání.

Stavební úřad proto rozhodl, jak je uvedeno ve výroku rozhodnutí, za použití ustanovení právních předpisů ve výroku uvedených.

### Odůvodnění námitek účastníků řízení:

Vhledem k tomu, že stavební úřad rozhoduje v předmětném územním řízení dle právních předpisů platných v době podání žádosti o vydání územního rozhodnutí o umístění stavby, o podaných námitkách účastníků řízení tedy stavební úřad musel rozhodovat ve výrokové části rozhodnutí. Ve lhůtách jednotlivých částí vedeného územního řízení obdržel stavební úřad následující námitky, jejichž citaci a odůvodnění uvádí níže.

Odůvodnění námitek, podaných účastníky řízení k rozhodnutí č. 698/2010, pod č. j. MUMI 10048548, je součástí odůvodnění výroku námitek účastníků řízení.

V souladu s ustanovením § 87 odst. 1 stavebního zákona stavební úřad svým opatřením – Oznámení - veřejná vyhláška - č. j. MUMI 10017323 ze dne 26. 04. 2010 – oznámil zahájení územního řízení a současně nařídil konání veřejného ústního jednání, na den 03. června 2010 v Mikulově, prostorách Městského úřadu Mikulov, pro záměr výše uvedené stavby dotčeným orgánům a účastníkům dle § 85 odst. 1 stavebního zákona jednotlivě. Účastníkům řízení podle § 85 odst. 2 stavebního zákona bylo oznámení zahájení řízení s nařízením konání veřejného ústního jednání doručeno veřejnou vyhláškou.

V tomto oznámení veřejnou vyhláškou upozornil stavební úřad účastníky řízení a dotčené orgány, že v souladu s ustanovením § 89 odst. 1 stavebního zákona, mohou námitky, připomínky a závazná stanoviska uplatnit nejpozději při veřejném ústním jednání dne 03. 06. 2010, jinak že k nim nebude přihlédnuto.

V zákonné lhůtě ve smyslu ustanovením § 70 odst. 3 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů, připsím ze dne 04. 05. 2010 podaným dne 05. 05. 2010 na MěÚ Mikulov pod č. j. MUMI 10019791 – se do řízení přihlásil subjekt Občanské sdružení „Dolní Dunajovice proti R52“, IČ: 22732543, Dolní Dunajovice, Hlavní 130, František Bařina, PSČ 69185 (dále jen „OS Dolní Dunajovice proti R52“).

V zákonné lhůtě ve smyslu ustanovení § 70 odst. 3 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů, připsím ze dne 29. 04. 2010 podaným dne 30. 04. 2010 na MěÚ Mikulov pod č. j. MUMI 10019113 – se do řízení přihlásil subjekt Ekologický právní servis, IČ: 65341490, Příběnická 1908, Tábor (dále jen „EPS“)

V zákonné lhůtě ve smyslu ustanovení § 70 odst. 3 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů, *připsím ze dne 04. 05. 2010 podaným dne 04. 05. 2010 na MěÚ Mikulov pod č. j. MUMI 10019646* – se do řízení přihlásil subjekt Děti Země, Klub za udržitelnou dopravu, IČ: 67010041, Cejl 48/50, Brno – střed, 602 00 (dále jen „Děti Země“). V připsu této své přihlášky Děti Země zaslaly i vyjádření č. 1 k řízení, v němž zahrnuly svou námitku. Shrnutí námitek a rozhodnutí stavebního úřadu o každé námitce, jsou obsaženy ve výrokové části tohoto rozhodnutí. K takto uplatněným námitkám účastníkem řízení Děti Země byla stavebním úřadem shledána tato odůvodnění pro rozhodnutí o námitkách ve výrokové části:

Námítka 1.:

*Dle § 10 odst. 4 zákona č. 100/2001 Sb. nelze bez stanoviska EIA vydat rozhodnutí nebo opatření nutná k provedení záměru v žádném správním ani jiném řízení nebo v jiném postupu podle zvláštních právních předpisů. Správní orgány tak musejí do podmínek svých rozhodnutí převzít všechny relevantní požadavky k ochraně životního prostředí uvedené ve stanovisku EIA a popř. odůvodnit, proč tak neučinily. Zákon č. 100/2001 Sb. v tomto ustanovení totiž stanovil postup, jakým se mají správní úřady rozhodující o stavbách (na které bylo provedeno hodnocení EIA) vypořádat se stanoviskem EIA.“*

Odůvodnění vyhovění námitce 1.:

Stavební úřad posoudil tuto námitku účastníka řízení z hlediska její přípustnosti dle ustanovení § 89 odst. 4 stavebního zákona a dospěl k závěru, že účastník řízení má postavení dle § 85 odst. 2 písm. c) stavebního zákona a záměrem žadatele je dotčen veřejný zájem, jehož ochranou se dle zvláštního právního předpisu (zde zákon č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny) účastník zabývá. Podle obsahu v žádosti žadatele záměru doloženého stanoviska Ministerstva životního prostředí č. j. 4061/OPVI/05 ze dne 13. 05. 2005, vydaného tímto dotčeným orgánem dle § 10 zákona č. 100/2001 Sb., zákon o posuzování vlivů na životní prostředí, m.j. k posuzovanému záměru žadatele, tento účastník řízení nesplňuje kritéria pro postavení účastníka hájícího zájmy ve smyslu ustanovení § 23 odst. 9 písm. b) zákona o posuzování vlivů na životní prostředí. Proto stavební úřad přistoupil k posouzení námitky dle § 89 odst. 5 stavebního zákona a dospěl k závěru, že se jedná o obecný požadavek vyplývající ze závazného stanoviska dotčeného orgánu, které bylo k žádosti žadatele záměru žadatelem doloženo a z jehož záměru relevantní požadavky vyplývají. Záměru relevantní požadavky MŽP ze stanoviska č. j. 4061/OPVI/05, ze dne 13. 05. 2005, které nemohly být v této fázi přípravy záměru stavby žadatelem splněny a byly stavebním úřadem zahrnuty do podmínek ve výrokové části tohoto rozhodnutí a ty z nich, které byly žadatelem záměru splněny zapracováním v dokumentaci záměru doložené k žádosti záměru žadatele, jsou v odůvodnění tohoto rozhodnutí jednotlivě dále uvedeny.

Dále stavební úřad obdržel dne 01. 07. 2010 elektronické podání se zaručeným elektronickým podpisem občanského sdružení Děti země – Klub za udržitelnou dopravu, pod č. j. MUMI 10028433, nazvané Vyjádření č. 2 k územnímu řízení o umístění stavby R52, stavba 5206 Perná – st. Hranice“ v km 31,0 až 39,2 – k č. j.: MUMI 10024800 ze dne 04. 06. 2010. V tomto vyjádření č. 2, občanské sdružení požaduje, aby stavební úřad neprodleně územní řízení zastavil. K tomuto doplněnému podání stavební úřad sděluje, že jelikož bylo podáno dne 01. 07. 2010, tedy po koncentrační zásadě stanovené v § 89 odst. 1 stavebního zákona, konkrétně tedy ke dni konání veřejného ústního jednání, stanoveného na den 03. 06. 2010, stavební úřad k němu již nepřihlížel.

Podáním dne 19. 05. 2010 na Městském úřadu Mikulov, zaevidováno pod č.j. MUMI 10022228, vzneslo písemnou formou ze dne 15. 05. 2010 „Námítky ve věci územního řízení pro R52 pro stavbu 5206 v úseku Perná – st.hranice ČR/Rakousko“ Občanské sdružení „Dolní Dunajovice proti R52“, IČ: 22732543 („OS Dolní Dunajovice proti R52“), účastník řízení který se do předmětného řízení přihlásil svým podáním dne 05. 05. 2010 na MěÚ Mikulov evidovaným pod č. j. MUMI 10019791. Shrnutí námítky a rozhodnutí stavebního úřadu o každé námitce, jsou obsaženy ve výrokové části tohoto rozhodnutí. K takto uplatněným námitkám účastníkem řízení OS Dolní Dunajovice proti R52 byla stavebním úřadem shledána tato odůvodnění pro rozhodnutí o námitkách ve výrokové části:

Námítka 1.:

*Vzhledem k tomu, že chyby při vedení územního řízení pro R5206 ze strany Městského úřadu Mikulov jsou v mnohém podobné jako pro tímtež úřadem vedené územní řízení pro R5204, poukazujeme na to, že pro územní řízení pro R 5204 úřad písemně svým sdělením ze dne 11. 02. 2010, č. j. MUMI 10005139, písemně přiznal, že rozsudkem NSS z 25. 11. 2009, kterým byl*

*zrušen ÚP VÚC Břeclavsko, se žádost o územní rozhodnutí R5206 stala neúplnou, v důsledku čehož stavební úřad vyzval žadatele přípisem z 07. 12. 2009 k jejímu doplnění a územní řízení usnesením ze dne 07. 12. 2009 přerušil. V případě R5206 je situace stejná. Předložená dokumentace pro R 5206 je stejně neúplná jako pro případ R 5204. Stavební úřad toto nevzal na vědomí a zahájil řízení s vědomou chybou.*

#### Odůvodnění zamítnutí námítky 1.:

Stavební úřad po posouzení námítky účastníka řízení sdělje následující: V oznámení o zahájení řízení byli účastníci řízení písemně upozorněni o náležitostech ustanovení § 89 odst. 4 stavebního zákona, který uvádí následující: Obec uplatňuje v územním řízení námítky k ochraně zájmů obce a zájmů občanů obce. Osoba, která může být účastníkem řízení podle § 85 odst. 2 písm. a) a b), může uplatňovat námítky proti projednávanému záměru v rozsahu, jakým může být její právo přímo dotčeno. Osoba, která je účastníkem řízení podle zvláštního právního předpisu, může v územním řízení uplatňovat námítky pouze v rozsahu, v jakém je projednávaným záměrem dotčen veřejný zájem, jehož ochranou se podle zvláštního právního předpisu zabývá. K námítkám, které nesplňují uvedené požadavky, se nepřihlíží. Pokud tedy stavební úřad bude odůvodňovat takovou námítku, která nesplňuje tyto zákonné podmínky, nebude k námitce přihlížet a dále jen rámcově uvede, že „námitka nemá zákonné náležitosti“. Posouzení správnosti postupu stavebního úřadu přísluší nadřízenému orgánu, tedy Krajskému úřadu ihořavského kraje, Odboru územního plánování a stavebního řádu.

Nicméně pro objasnění postupu stavebního úřadu při povolování umístování stavby stavební úřad k této námitce i dalším námítkám, které směřují k správnosti postupu a jeho zákonnosti uvádí následující:

Řízení k žádosti záměru žadatele podle dokumentace záměru R5206 bylo zahájeno podáním dne 25. 02. 2010, tedy v době po zrušení ÚP VÚC Břeclavsko (zrušen dne 25. 11. 2009) a v době platnosti a účinnosti zákona č. 416/2009 Sb. a „PÚR 2008“. Stavební úřad vedl řízení k žádosti záměru stavby R5206 v režimu opory ustanovení § 1 odst. 2 a násl. zákona č. 416/2009 Sb. a rozhodování přímo dle „PÚR 2008“ ve smyslu ustanovení § 31 odst. 4 stavebního zákona a existence vymezení ploch a koridoru dopravní a technické infrastruktury mezinárodního a republikového významu ve schválené „PÚR 2008“ v souladu s ustanovením § 32 odst. 1 písm. d) stavebního zákona.

#### Námítka 2.:

*Stavební úřad byl a je neprodleně povinen zamítnout žádost o územní rozhodnutí pro R5206. Odkazujeme na stanovisko nadřízeného orgánu územního plánování pro Krajský úřad JMK, tj. Ministerstva pro místní rozvoj (MMR), které v rozhodnutí čj. 14909/2009-83/1110 ze dne 25.03.2010, kterým MMR rozhodlo proti Magistrátu města Prahy ve věci odvolání proto rozhodnutí ve věci územního řízení pro „Silniční okruh kolem Prahy (SOKP), stavba 519 Suchdol - Březiněves“, jednoznačně a srozumitelně uvedlo:*

*„ K tvrzení účastníků, že řízení mělo být pro namítané vady předloženého záměru usnesením zastaveno, ministerstvo uvádí, že pokud by magistrát konstatoval vady záměru, tzn. nesoulad s požadavky plynoucími z § 90 stavebního zákona, bylo by takové zjištění důvodem pro zamítnutí návrhu dle § 92 odst. 2 stavebního zákona, tj. pro negativní rozhodnutí v meritu věci, nikoli pro zastavení řízení. ”*

*MMR tímto jasně potvrdilo, že v případě nesouladu s požadavky plynoucími z § 90 stavebního zákona, tedy i odst. a) cit. ust. zákona, tj. v případě nesouladu záměru žadatele v s vydanou územně plánovací dokumentací nepřichází v úvahu ani zastavení řízení, ale negativní rozhodnutí v meritu věci, tj. zamítnutí žádosti.*

*To pochopitelně jasně též vyvrací absurdní postup úřednice paní Alexové, která dokonce řízení doposud nezastavila. Úřednice již v minulosti opakovaně porušila i další ustanovení zákona, kdy řízení nezákonně přerušila, místo aby žádost podle zákona nejpozději do 30 dnů od jejího*

*předložení, zamítla. Požadujeme proto, aby stavební úřad Mikulov postupoval v souladu se stavebním zákonem a jasným ukázkovým rozhodnutím MMR, které je citováno výše.*

#### Odůvodnění zamítnutí námitky 2.:

Námitka nemá zákonné náležitosti.

Dále stavební úřad uvádí, že účastník řízení v této námitce odkazuje na stanovisko MMR v jeho rozhodnutí čj. 14909/2009-83/1110 ze dne 25. 03. 2010 a tímto poukazuje na rovnost (shodu) situace v uvedeném rozhodnutí MMR porovnáním se žádostí o umístění záměru žadatele v řízení k vydání tohoto územního rozhodnutí, že tedy rovněž nebyl záměrem žadatele splněn soulad dle § 90 odst. a) stavebního zákona.

Stavební úřad posoudil názor MMR v porovnání s náležitostmi posuzované žádosti záměru žadatele a vyhodnotil námitku 2. tohoto účastníka řízení tak, že ji zamítl dle následujícího odůvodnění:

Stavební úřad posouzením vyhodnotil, že ve smyslu ustanovení § 90 odst. a) stavebního zákona nemá k dispozici relevantní podklad pro rozhodování v podobě územně plánovací dokumentace pořízené a vydané po schválení „PÚR 2008“ a proto, ve smyslu ustanovení § 54 odst. 5 stavebního zákona, stavební úřad uplatnil ve své činnosti posuzování souladu žadatelem navrženého umístění záměru v žádosti ustanovení PÚR 2008 přímo, ve smyslu § 31 odst. 4 stavebního zákona, kdy je „PÚR 2008“ závazná m.j. pro rozhodování v území a rovněž závazná pro pořizování a vydávání zásad územního rozvoje, územních plánů. Tímto je „PÚR 2008“ závazná m.j. právě z hlediska posouzení žádosti záměru žadatele z tzv. pozitivního a negativního vymezení ploch nadmístního celostátního a mezinárodního významu.

Tento závěr stavebního úřadu je plně v souladu s účastníkem řízení upomínanou obecnou závazností rozsudku Nejvyššího správního soudu č.j. 1 Ao 1/2009-185 ze dne 23.09.2009. Tedy podle tohoto judikátu Nejvyššího správního soudu stavební úřad posuzoval žádost záměru žadatele m.j. z hlediska tzv. pozitivního a negativního vymezení ploch nadmístního, u záměru žadatele pak celostátního a mezinárodního významu v „PÚR 2008“ v souladu s ustanovením § 31 odst. 4 stavebního zákona a dospěl k závěru, že záměr žadatele v jeho žádosti je z tohoto aspektu s územně plánovací dokumentací plně v souladu ve smyslu posouzení dle § 90 odst. a) stavebního zákona, resp. ve smyslu shora uvedeného že je plně v souladu s jiným relevantním podkladem (zde: „PÚR 2008“) stavebním zákonem určeným jako nástroj k rozhodování o změnách v území. Stavební úřad neshledal vyhodnocením této námitky 2. žádný objektivní důvod pro tímto účastníkem řízení žádaný postup k žádosti záměru žadatele dle ustanovení § 92 odst. 2 stavebního zákona.

#### Námitka 3.:

*V případě řízení pro územní rozhodnutí R5204 bylo zjištěno, že je zde nepřekročitelná překážka, tj. že pro území obce Pasohlávky neexistuje žádná platná územně plánovací dokumentace se schváleným koridorem R52. Po konzultacích s úřady žadatel, tj. RSD, pochopil, že nemá šanci získat územní rozhodnutí a proto zúžil svoji žádost pro R5204 pouze na první 3 km okolo Pohořelic. Zásadním pochybením Městského úřadu Mikulov bylo, že na tuto skutečnost neupozornil sám v rámci prověřování předmětné žádosti o územní rozhodnutí. V případě R5206, jak je uvedeno níže neexistuje právně platná územně plánovací dokumentace pro území žádné z obcí, která je protínána trasou R5206, pro kterou se žadatel snaží získat územní rozhodnutí a kde by byl schválen koridor R52 s trasou předkládanou v žádosti o územní rozhodnutí. Je tedy naprosto zásadním pochybením Městského úřadu Mikulov, že se aspoň nepoučil ze své minulé chyby.*

#### Odůvodnění zamítnutí námitky 3.:

Námitka nemá zákonné náležitosti.

Stavební úřad k tomuto sděluje, že vedl řízení k žádosti záměru stavby R 5206 ve zcela jiném režimu vedení řízení k záměru stavby R 5204, a to v režimu opory v ustanovení § 1 odst. 2 a násl. Zákona č. 416/2009 Sb. a rozhodování přímo dle „PÚR 2008“ ve smyslu ustanovení § 31 odst. 4 stavebního zákona a existence vymezení ploch a koridoru dopravní a technické

infrastruktury mezinárodního a republikového významu ve schválené „PÚR 2008“ v souladu s ustanovením § 32 odst. 1 písm. d) stavebního zákona.

Předmětná, v řízení posuzovaná žádost záměru žadatele, podaná na stavebním úřadu dne 25. 02. 2010, stavebním úřadem nebyla vyhodnocena zjevně právně nepřipustnou m.j. z důvodu, že záměr žadatele byl shledán plně v souladu s ustanoveními zákona č. 416/2009 Sb., zákon o urychlení výstavby dopravní infrastruktury, který vstoupil v účinnost dne 27.11.2009 a v souladu s Politikou územního rozvoje České republiky 2008, schválenou dne 20.července 2009 Usnesením Vlády České republiky č.929 a vyhlášenou ve Sbírce zákonů České republiky sdělením MMR č.270/2009Sb. ze dne 14.8.2009, částka 81 ze dne 26.8.2009 (dále také „PÚR 2008“), kterou byly m.j. vymezeny plochy dopravního koridoru R52 nadmístního celostátního a mezinárodního významu Pohořelice–Mikulov–Drasenhofen/Rakousko (E 461).

Stavební úřad posouzením vyhodnotil, že ve smyslu ustanovení § 90 odst. a) stavebního zákona nemá k dispozici relevantní podklad pro rozhodování v podobě územně plánovací dokumentace pořízené a vydané po schválení „PÚR 2008“, a proto stavební úřad uplatnil ustanovení PÚR 2008 přímo ve své činnosti posuzování souladu žadatelem navrženého umístění záměru v žádosti, ve smyslu § 31 odst. 4 stavebního zákona, kdy je „PÚR 2008“ závazná m.j. pro rozhodování v území a rovněž závazná pro pořizování a vydávání zásad územního rozvoje, územních plánů. Tímto je „PÚR 2008“ závazná m.j. právě z hlediska posouzení žádosti záměru žadatele z tzv. pozitivního a negativního vymezení ploch nadmístního celostátního a mezinárodního významu. Tento závěr stavebního úřadu je plně v souladu s účastníkem řízení upomínanou obecnou závazností rozsudku Nejvyššího správního soudu č.j. 1 Ao 1/2009-185 ze dne 23. 09 2 009. Tedy podle tohoto judikátu Nejvyššího správního soudu stavební úřad posuzoval žádost záměru žadatele m.j. z hlediska tzv. pozitivního a negativního vymezení ploch nadmístního, u záměru žadatele pak celostátního a mezinárodního významu v „PÚR 2008“ v souladu s ustanovením § 31 odst. 4 stavebního zákona a dospěl k závěru, že záměr žadatele v jeho žádosti je z tohoto aspektu s územně plánovací dokumentací plně v souladu ve smyslu posouzení dle § 90 odst. a) stavebního zákona, resp. že je plně v souladu s jiným relevantním podkladem stavebním zákonem určeným (zde : „PÚR 2008“) jako nástroj k rozhodování o změnách v území

#### Námítka 4.:

*Stavební úřad primárně musí posoudit, zda žádost odpovídá požadavkům zákona. Tato klíčová povinnost je stanovena v ust. § 92 odst. 2 stavebního zákona. Pokud nejsou splněny zákonné podmínky, pak řízení se bez dalšího ukončí zamítnutím žádosti. V daném případě stavební úřad pochybil, neb svolává veřejné ústní jednání, aniž by řádně naplnil požadavky zákon a prokazatelně ověřil, že je či není „záměr žadatele v souladu s požadavky uvedenými v § 90 nebo jestliže by umístěním a realizací záměru mohly být ohroženy zájmy chráněné tímto zákonem nebo zvláštními právními předpisy“. Toto byl stavební úřad povinen učinit v běžné lhůtě dané správním řádem, tedy do 30 dnů od obdržení žádosti od žadatele. Stavební úřad by nebyl dokonce ani oprávněn přerušovat řízení v situaci, kdy z povinného ověření stavebním úřadem, zda „záměr žadatele v souladu s požadavky uvedenými v § 90 nebo jestliže by umístěním a realizací záměru mohly být ohroženy zájmy chráněné tímto zákonem nebo zvláštními právními předpisy“ vyplýne, že zákonem požadovaný soulad neexistuje. Stavební úřad pochybil tím, že nerespektoval zákon a v 30 denní lhůtě žádost nezamítnul. Řízení tedy nelze vést ani omylem v dobré víře a žádost o územní rozhodnutí měla a musí být zamítnuta.*

#### Odůvodnění zamítnutí námítky 4.:

Námítka nemá zákonné náležitosti.

Pro odůvodnění postupu stavební úřad uvádí, že dle ustanovení § 92 odst. 1, 3 až 5 stavebního zákona nepojednává o povinnosti a rozsahu posuzování žádosti záměru žadatele, ale obecně o vlastním opatření vydávaným stavebním úřadem, které se nazývá „územní rozhodnutí“. Jak vyplývá z ustanovení § 91 odst. 6 stavebního zákona stavební úřad v řízení, pokračuje podle § 92 teprve po veřejném projednání. Ustanovení § 92 odst. 2 stavebního zákona je součástí § 92 stavebního zákona a pojednává o jiném opatření stavebního úřadu, které by stavební úřad vydal –

na podkladu vyhodnocení všech v průběhu řízení shromážděných podkladů, tedy i těch které obdržel v koncentrační zásadě nejpozději do posledního úkonu v nařízeném veřejném ústním projednání žádosti záměru žadatele, namísto opatření dle ustanovení § 79 a § 92 odst. 1 stavebního zákona tehdy, pokud by shledal záměr žadatele v nesouladu s požadavky uvedenými v § 90, resp. jinými relevantními podklady stavebním zákonem určenými (zde: *Politika územního rozvoje České republiky 2008, schválená 20. července 2009 Usnesením Vlády České republiky č. 929 a vyhlášená ve Sbírce zákonů České republiky sdělením MMR č.270/2009Sb. ze dne 14. 08. 2009, částka 81 ze dne 26. 08. 2009 ...dále také „PÚR 2008“*) jako nástroj k rozhodování o změnách v území nebo jestliže by umístěním a realizací záměru mohly být ohroženy zájmy chráněné tímto zákonem nebo zvláštními právními předpisy. Z procesního hlediska nelze žádost záměru žadatele zamítnout ve smyslu ustanovení § 92 odst. 2 stavebního zákona dříve, ledaže by žádost záměru žadatele při obdržení stavebním úřadem byla zjevně právně nepřípustná podle ustanovení § 45 odst. 3 správního řádu.

Předmětná, v řízení posuzovaná žádost záměru žadatele, podaná na stavebním úřadu dne 25. 02. 2010, stavebním úřadem nebyla vyhodnocena zjevně právně nepřípustnou (*m.j. protože záměr žadatele byl shledán plně v souladu s ustanoveními zákona č. 416/2009 Sb. a „PÚR 2008“*).

Stavební úřad byl oprávněn k vyhodnocení žádosti záměru žadatele z hlediska jeho souladu s požadavky uvedenými v § 90 stavebního zákona, resp. jinými relevantními podklady stavebním zákonem určenými (zde: „PÚR 2008“) jako nástroj k rozhodování o změnách v území nebo jestliže by umístěním a realizací záměru mohly být ohroženy zájmy chráněné tímto zákonem nebo zvláštními právními předpisy nejdříve na podkladu vyhodnocení všech v průběhu řízení shromážděných podkladů včetně těch které stavební úřad obdržel v koncentrační zásadě nejpozději do posledního úkonu v nařízeném veřejném ústním projednání žádosti záměru žadatele (dne 03. 06. 2010). Takové vyhodnocení stavební úřad k záměru žadatele v rámci posuzování návrhu provedl. Záměr žadatele byl po posouzení a vyhodnocení stavebním úřadem shledán z hlediska ustanovení § 32 odst. 1. písm. a), d) stavebního zákona plně v souladu s „PÚR 2008“, kterou byly m.j.vymezeny plochy dopravního koridoru R 52 nadmístního celostátního a mezinárodního významu Pohořelice–Mikulov–Drasenhofen/ Rakousko (E 461).

#### Námítka 5.:

*Zamítnutí žádosti je povinen stavební úřad učinit když i jeden jediný z odstavců v §90 stavebního zákona jej k tomu zmocňuje. Stavební úřad postupoval v rozporu se zákonem. Stavební úřad především podle § 92 odst. 2 ve spojení s ust. § 90 odst. a) žádost zamítne, pokud, je záměr žadatele v nesouladu s vydanou územně plánovací dokumentací". V daném případě se jedná o hlavní koridor dopravy, což je prvek nadmístního významu. V tomto případě je nutné provést porovnání s územně plánovací dokumentací nadřazenou územním plánům obcí. Je tomu tak proto, že pouze tato nadřazená územně plánovací dokumentace může právoplatně vymezit hlavní dopravní koridor nadmístního významu. Musí být totiž splněno tzv. pozitivní a negativní vymezení. Toto jasně judikoval Nejvyšší správní soud (NSS) ve svém rozsudku čj. 1 Ao 1/2009 - 185 ze dne 23. září 2009 (viz čí. 65 tohoto rozsudku NSS). Tento rozsudek je bez dalšího závazný podle s.ř.s. i pro stavební úřady. V daném případě nadřazená územně plánovací dokumentace neexistuje, protože ÚP VÚC Břeclavsko byl zrušen NSS ke dni 25. 11. 2009 a ke dni 31. 12. 2009 ztratil i platnost ÚP VÚC okresu Břeclav, který po zrušení ÚP VÚC Břeclavsko vstoupil zpět v platnost. Řízení tedy nelze vést ani omylem v dobré víře a žádost o územní rozhodnutí měla a musí být zamítna.*

#### Odůvodnění zamítnutí námítky 5.:

Námítka nemá zákonné náležitosti.

A dále stavební úřad doplňuje: Účastník řízení namítá že „záměr žadatele je v nesouladu s vydanou územně plánovací dokumentací“ a v kontextu této námítky je názoru, že stavební úřad podle ustanovení § 92 odst. 2 ve spojení s § 90 odst. a) stavebního zákona musí žádost záměru žadatele zamítnout, protože záměr žadatele je záměrem hlavního dopravního koridoru, což je prvek nadmístního významu vyvolávající nutnost (*s odkazem na závaznost judikátu Nejvyššího správního soudu čj. 1 Ao*



1/2009-185 ze dne 23. 09. 2009) porovnání tohoto záměru žadatele s nadřazenou územně plánovací dokumentací, která jediná může „právoplatně“ vymezit hlavní dopravní koridory nadmístního významu. Z takového porovnání vyplývá, ve smyslu pozitivním a negativním, závazné vymezení ploch nadmístního významu pro posouzení a vyhodnocení lokalizace vymezení takových ploch v územním plánu obce (zde územního plánu obce Bavory, obce Dolní Dunajovice, obce Perná a Města Mikulov). Účastní řízení ve své námitce dále sděluje, že pro případ posouzení žádosti záměru žadatele a nutnost porovnání územně plánovací dokumentace obce (Obec Bavory, Obec Dolní Dunajovice, Obec Perná, Město Mikulov) s nadřazenou územně plánovací dokumentací již neexistuje nadřazená územně plánovací dokumentace, jelikož „ÚP VÚC Břeclavsko byl zrušen NSS ke dni 25. 11. 2009 a ke dni 31. 12. 2009 ztratil i platnost ÚP VÚC okresu Břeclav, který po zrušení ÚP VÚC Břeclavsko vstoupil zpět v platnost“ a proto svou námitkou vyjadřuje, že řízení nelze v dobré víře vést a stavební úřad musí žádost záměru žadatele zamítnout.

Na základě rozsudku Nejvyššího správního soudu č.j. 3 Ao 1/2007 z 25. 11. 2009 (dále také „rozsudek NSS“) bylo zrušeno opatření obecné povahy – Územní plán velkého územního celku Břeclavska, schválený usnesením Zastupitelstva Jihomoravského kraje dne 09. 11. 2006 jehož součástí byl i nadmístní dopravní koridor rychlostní komunikace R 52. Ke dni 31. 12. 2009 ztratil platnost Územní plán velkého územního celku okresu Břeclav, který po zrušení Územního plánu velkého územního celku Břeclavsko (zrušen 25. 11. 2009) vstoupil zpět v platnost.

Stavební úřad shledal, že záměr žadatele, který byl projednán na veřejném ústním jednání dne 03. 06. 2010 v Mikulově, byl v souladu se zákonem č. 416/2009 Sb., *zákon o urychlení výstavby dopravní infrastruktury*, který vstoupil v účinnost dne 27. 11. 2009.

Současně byl tento záměr žadatele vyhodnocen a posouzen z hlediska ustanovení § 18 odst. 5 v kontextu s ustanovením § 188a stavebního zákona, kde je mimo jiné uvedeno, že v nezastavěném území lze v souladu s jeho charakterem umisťovat stavby, zařízení a jiná opatření pro veřejnou dopravní a technickou infrastrukturu, jež je jedním z cílů územního plánování. Dále pak dle § 32 odst. 1. písm. a), d) stavebního zákona byl shledán plně v souladu s Politikou územního rozvoje České republiky 2008, schválenou dne 20.července 2009 Usnesením Vlády České republiky č.929 a vyhlášenou ve Sbírce zákonů České republiky sdělením MMR č.270/2009Sb. ze dne 14.8.2009, částka 81 ze dne 26.8.2009 (dále také „PÚR 2008“), kterou byly m.j. vymezeny plochy dopravního koridoru R52 nadmístního celostátního a mezinárodního významu Pohořelice–Mikulov–Drasenhofen/Rakousko (E 461).

Stavební úřad posouzením vyhodnotil, že ve smyslu § 90 odst. a) stavebního zákona nemá k dispozici relevantní podklad pro rozhodování v podobě územně plánovací dokumentace pořízené a vydané po schválení „PÚR 2008“, a proto stavební úřad uplatnil ustanovení PÚR 2008 přímo ve své činnosti posuzování souladu žadatelem navrženého umístění záměru v žádosti, ve smyslu § 31 odst. 4 stavebního zákona, kdy je „PÚR 2008“ závazná m.j. pro rozhodování v území a rovněž závazná pro pořizování a vydávání zásad územního rozvoje, územních plánů. Tímto je „PÚR 2008“ závazná m.j. právě z hlediska posouzení žádosti záměru žadatele z tzv. pozitivního a negativního vymezení ploch nadmístního celostátního a mezinárodního významu. Tento závěr stavebního úřadu byl v době rozhodování plně v souladu s účastníkem řízení upomínanou obecnou závazností rozsudku Nejvyššího správního soudu č.j. 1 Ao 1/2009-185 ze dne 23. 09. 2009. Tedy podle tohoto judikátu Nejvyššího správního soudu stavební úřad posuzoval žádost záměru žadatele m.j. z hlediska tzv. pozitivního a negativního vymezení ploch nadmístního, u záměru žadatele pak celostátního a mezinárodního významu v „PÚR 2008“ v souladu s ustanovením § 31 odst. 4 stavebního zákona a dospěl k závěru, že záměr žadatele v jeho žádosti je z tohoto aspektu s územně plánovací dokumentací plně v souladu ve smyslu posouzení dle § 90 odst. a) stavebního zákona, resp. že je plně v souladu s jiným relevantním podkladem stavebním zákonem určeným (zde : „PÚR 2008“) jako nástroj k rozhodování o změnách v území.

Záměr žadatele byl po posouzení a vyhodnocení stavebním úřadem shledán z hlediska § 32 odst. 1. písm. a), d) stavebního zákona plně v souladu s „PÚR 2008“, kterou byly m.j. vymezeny plochy dopravního koridoru R 52 nadmístního celostátního a mezinárodního významu Pohořelice–Mikulov–Drasenhofen/ Rakousko (E 461).

Námítka 6.:

*Vzhledem k tomu, že NSS zrušil v listopadu 2009 územní plán velkého územního celku Břeclavska a s tím i zrušil koridor R52 Pohořelice - Mikulov, neexistuje v platné územně plánovací dokumentaci žádný schválený koridor pro R52. Územní řízení nemělo tedy být ani zahájeno a stavební úřad měl žádost ihned zamítnout*

Odůvodnění zamítnutí námítky 6.:

Námítka nemá zákonné náležitosti.

Stavební úřad posuzoval a vyhodnotil záměr žadatele a jeho žádosti m.j. v těchto souvislostech :

- rozsudkem ze dne 25. 11. 2009, pod č.3 Ao 1/2007-209, Nejvyššího správního soudu, bylo zrušeno opatření obecné povahy - územní plán velkého územního celku Břeclavsko.
- dne 27. 11. 2009 vstoupil v platnost a účinnost zákon č. 416/2009 Sb., *o urychlení výstavby dopravní infrastruktury*, vyhlášený ve Sbírce zákonů ČR pod č. 419/2009, částka 135 ze dne 27. 11. 2009 (dále jen „zákon č. 416/2009 Sb.“).
- Ve smyslu přechodného ustanovení § 6 zákona č. 416/2009 Sb. se správní řízení zahájena přede dnem nabytí účinnosti tohoto zákona dokončí podle dosavadních předpisů, tj. podle zákona č. 183/2006 Sb., stavební zákon, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „*stavební zákon*“) a zákona č. 184/2006 Sb., o vyvlastnění, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „*zákon o vyvlastnění*“). Dle přechodného ustanovení § 6 zákona 416/2009 Sb. se na stavby dopravní infrastruktury definované v § 2 odst. 1 písm. k) bodu I. stavebního zákona tj. *například stavby pozemních komunikací, drah, vodních cest, letišť a s nimi souvisejících zařízení* s účinností ode dne 27. 11. 2009 vztahuje rovněž zákon č. 416/2009 Sb.
- žádost záměru žadatele, předmět posouzení v tomto rozhodnutí, byla na stavební úřad žadatelem podána dne 25. 02. 2010 a vztahuje se na ni její posouzení dle ustanovení zákona č. 416/2009 Sb.
- podle § 3 odst. 1 zákona č. 416/2009 Sb. lze odejmout nebo omezit vlastnické právo k pozemkům nebo stavbám potřebným k uskutečnění dopravní infrastruktury definované pro účely tohoto zákona ustanovením § 1 odst. 2. Za stavby dopravní infrastruktury se dle § 1 odst. 2 zákona č. 416/2009 Sb. považují stavby definované v § 2 odst. 1 písm. k) bod 1. *stavebního zákona* a stavby s nimi související, které jsou umístěvané v plochách a koridorech vymezených v platné politice územního rozvoje *nebo* veřejně prospěšné stavby vymezené v územně plánovací dokumentaci
- usnesením vlády ČR č. 929 ze dne 20. 07. 2009 a vyhlášením dne 26. 08. 2009 ve Sbírce zákonů ČR sdělením Ministerstva pro místní rozvoj č. 270/2009 Sb., ze dne 14. 08. 2009 vstoupila v platnost a účinnost Politika územního rozvoje České republiky 2008 (dále také „PÚR 2008“)
- ve smyslu ustanovení § 90 odst. a) stavebního zákona nemá stavební úřad k dispozici relevantní podklad pro rozhodování v podobě územně plánovací dokumentace pořízené a vydané po schválení „PÚR 2008“ a proto, podle § 54 odst. 5 stavebního zákona, stavební úřad uplatnil ustanovení PÚR 2008 přímo ve své činnosti posuzování souladu žadatelem navrženého umístění záměru v jeho žádosti dle § 31 odst. 4. stavebního zákona.
- posouzením z hlediska § 32 odst. 1. písm. a), d) stavebního zákona byla dokumentace záměru žadatele shledána plně v souladu s „PÚR 2008“, kterou byly m.j. vymezeny plochy dopravního koridoru Pohořelice–Mikulov–Drasenhöfen/Rakousko (E 461) rychlostní silnice R 52 nadmístního celostátního a mezinárodního významu.

Tento závěr stavebního úřadu je plně v souladu s účastníkem řízení upomínanou obecnou závazností rozsudku Nejvyššího správního soudu č. j. 1 Ao 1/2009-185 ze dne 23. 09. 2009. Tedy podle tohoto judikátu Nejvyššího správního soudu stavební úřad posuzoval žádost záměru žadatele m.j. z hlediska tzv. pozitivního a negativního vymezení ploch nadmístního, u záměru žadatele pak celostátního a mezinárodního významu v „PÚR 2008“ v souladu s ustanovením § 31 odst. 4 stavebního zákona a dospěl k závěru, že záměr žadatele v jeho žádosti byl z tohoto aspektu v souvislostech ustanovení §§ zákona č. 416/2009 Sb., *o urychlení výstavby dopravní infrastruktury*, plně v souladu ve smyslu

posouzení dle § 90 odst. a) stavebního zákona, resp. že byl plně v souladu s jiným relevantním podkladem stavebním zákonem určeným (zde : „PÚR 2008“) jako nástroj k rozhodování o změnách v území.

#### Námítka 7.:

*Podle výše citovaného rozsudku NSS musely být nadmístní záměry schvalovány v územních plánech VÚC, tj. nyní musejí být schvalovány v Zásadách územního rozvoje kraje (ZÚR). Nadmístní prvky nelze schvalovat v územních plánech obcí, takže nelze nahrazovat scházející ÚP VÚC či ZÚR pouhým územním plánem obce nebo regulačním plánem. ZÚR doposud neexistují, naopak po rozsudku NSS z 25. 11. 2009 musel celý tento proces být zahájen od samého počátku a podle harmonogramu vypracovaného krajským úřadem a předaného obcím v JMK, je termín pro možné ukončení pořizování ZÚR JMK v polovině roku 2011, a to pouze v situaci, kdy by nedošlo k rozporům. Tyto rozpory však lze očekávat.*

#### Odůvodnění vyhovění námitce 7.:

Námítka nemá zákonné náležitosti.

Stavební úřad odkazuje na odůvodnění námítky 7., která je pouhým konstatováním tohoto účastníka řízení o závěrech shrnutých a vyplývajících z rozsudku Nejvyššího správního soudu ze dne 25. 11. 2009, pod č. 3 Ao 1/2007-209, kterým bylo zrušeno opatření obecné povahy - územní plán velkého územního celku Břeclavsko.

Současně však v kontextu obsahu závěrů konstatování v této námitce stavební úřad vyhodnotil záměr žadatele v žádosti a shledal, že :

- ve smyslu § 90 odst. a) stavebního zákona nemá stavební úřad k dispozici relevantní podklad pro rozhodování v podobě územně plánovací dokumentace pořízené a vydané po schválení „PÚR 2008“ a proto, ve smyslu §54 odst. 5 stavebního zákona, stavební úřad uplatnil ustanovení PÚR 2008 přímo ve své činnosti posuzování souladu žadatelem navrženého umístění záměru v jeho žádosti dle § 31 odst. 4. stavebního zákona.
- posouzením z hlediska ustanovení § 32 odst. 1. písm. a), d) stavebního zákona je dokumentace záměru žadatele shledána plně v souladu s „PÚR 2008“, kterou byly m.j. vymezeny plochy dopravního koridoru Pohořelice–Mikulov–Drasenhöfen/Rakousko (E 461) rychlostní silnice R 52 nadmístního celostátního a mezinárodního významu.

#### Námítka 8.:

*Nelze se odkazovat na návaznou územní dokumentaci, tj. územní plány obcí, a to nejen proto, že v nich nelze vymezit nadmístní hlavní koridor R52, ale také proto, že nadmístní kondor R52 byl specificky zrušen Rozsudkem NSS čj. 3 Ao 1/2007 - 210 z 25. listopadu 2009, který jednoznačně a specificky uvedl, že*

*„ V daném případě dospěl ovšem Nejvyšší správní soud k závěru, že provázanost úpravy sporného koridoru silničního propojení Brna s Vídní s dalšími prvky infrastruktury obsaženými v územním plánu je natolik těsná, že takovéto oddělení části vadné od částí, které by vadami stíženy nebyly, není dost dobře možné. Nejvyšší správní soud proto vyhověl podanému návrhu v plném rozsahu a v souladu s § 101 d odst. 2 s. ř. s. zrušil celý napadený územní plán.“*

*Protože záměr R5206 je prezentován jako spojení Brna a Vídně, a protože stejně tak činil i zrušený ÚP VÚC Břeclavsko, pak nelze ani omylem akceptovat koridor R52 v územních plánech obcí. O koridoru spojení Brna a Vídně musí nyní teprve být rozhodnuto v ZÚR JMK. Plochy v územních plánech obcí, které byly vyznačeny jako R52 pro spojení Brna a Vídně po schválení ÚP VÚC Břeclavsko jsou tedy explicitně zrušeny, protože tento koridor byl stížen těžkou vadou v ÚP VÚC Břeclavsko a jako takový nemůže být považován za stav „bez vady“ a brán za základ v územním řízení pro R5206. Řízení tedy nelze vést ani omylem v dobré víře a žádost o územní rozhodnutí měla a musí být zamítnuta.*

#### Odůvodnění zamítnutí námítky 8.:

Námítka nemá zákonné náležitosti.

Satvební úřad odkazuje na obsahovou shodnost s námitkou č. 5. výše uvedená, kterou tento účastník řízení odkazuje na závaznost judikátu Nejvyššího správního soudu č. j. 1 Ao 1/2009-185 ze dne 23. 09. 2009. Právě vzhledem k tomuto judikátu NSS a k ustanovení § 32 odst. 1 písm. a) , d) stavebního zákona ve spojení s ustanovením § 31 odst. 4 stavebního zákona.

#### Námitka 9.:

*Územní plán obce Bavory neobsahuje R52, a tedy územní řízení nemůže být podle něho vedeno. Řízení tedy nelze vést ani omylem v dobré víře a žádost o územní rozhodnutí měla a musí být zamítnuta..*

#### Odůvodnění zamítnutí námitky 9.:

Námitka nemá zákonné náležitosti.

Pro odůvodnění postupu k původnímu řízení vedenému v roce 2010 stavební úřad odkazuje na odůvodnění výše uvedených námitek. Pro současný zúžený návrh, který se umísťuje jen na pozemcích v katastrálním území Mikulov na Moravě, je tato námitka irelevantní.

#### Námitka 10.:

*Územní plán obce Perná neobsahuje R52 a tedy územní řízení nemůže být podle něho vedeno. Řízení tedy nelze vést ani omylem v dobré víře a žádost o územní rozhodnutí měla a musí být zamítnuta.*

#### Odůvodnění zamítnutí námitky 10.:

Námitka nemá zákonné náležitosti.

Pro odůvodnění postupu k původnímu řízení vedenému v roce 2010 stavební úřad odkazuje na odůvodnění výše uvedených námitek. Pro současný zúžený návrh, který se umísťuje jen na pozemcích v katastrálním území Mikulov na Moravě, je tato námitka irelevantní.

#### Námitka 11.:

*Územní plán města Mikulov obsahuje protiprávně koridor R52, neboť tento koridor byl do ÚP Mikulova vnesen změnou č. 1 v roce 2001, a to v rozporu s tehdy platným ÚP VÚC okresu Břeclav. Tento ÚP VÚC měl koridor R52 specifikován, a to pouze jako územní rezervu, ve směru na Nový Přerov, a tedy ne ve směru na Mikulov. Navíc tento protiprávní koridor R52 je v rozporu s trasou R5206 dle žádosti o územní rozhodnutí. Důkazem toho, že město Mikulov je si tohoto problému vědomo, je i pokus o protiprávní schválení Zadání změny č. 7 ÚP Mikulov v současné době. Řízení tedy nelze vést ani omylem v dobré víře a žádost o územní rozhodnutí měla a musí být zamítnuta.*

#### Odůvodnění zamítnutí námitky 11.:

Námitka nemá zákonné náležitosti.

Ve věci neoprávněného koridoru r52 v územně plánovací dokumentaci města Mikulova sděluje, že vymezený koridor nebyl žádným rozsudkem soudu zrušen a je tedy platný. Platným zůstal i po vydání Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje, jelikož je shodný s koridorem vymezeným v tomto dokumentu. Podrobně je soulad s platnou ÚPD popsán v odůvodnění výše, v části souladu záměru s územně plánovací dokumentací dle ustanovení § 90 stavebního zákona.

#### Námitka 12.:

*V ust. § 90 odst. b) stavebního zákona se požaduje „soulad s cíli a úkoly územního plánování, zejména s charakterem území, s požadavky na ochranu architektonických a urbanistických hodnot v území“. Toto není nikde ve spisovém materiálu doloženo. Cíle územního plánování zahrnují dle ust. § 18 odst. 2 stavebního zákona „s cílem dosažení obecně prospěšného souladu veřejných a soukromých zájmů na rozvoji území“. Tento soulad není dosažen, a to i proto, že neexistuje nadřazená územně plánovací dokumentace, tj. ZÚR JMK, naopak, Zadání ZÚR JMK*

*muselo být znovu formulováno v prosinci 2009 po té, co kraj prohrál u NSS spor o platnost ÚP VÚC Břeclavsko, a to zejména proto, že nebyly posouzeny varianty spojení Brna a Vídně.*

*Nelze tedy rozsudek NSS ignorovat a teprve po právoplatném schválení ZÚR JMK bude možné uvažovat o územním řízení pro dálniční spojení Brna a Vídně, a to v tom koridoru, který bude v ZÚR JMK schválen. Řízení tedy nelze vést ani omylem v dobré víře a žádost o územní rozhodnutí měla a musí být zamítnuta.*

#### Odůvodnění zamítnutí námitky 12.:

Námitka nemá zákonné náležitosti.

Námitka účastníka řízení k nedoložení souladu s požadavky uvedenými v § 90 odst. b) stavebního zákona ve spisovém materiálu řízení je irelevantní. Stavební zákon sám ani cestou platných prováděcích předpisů ke stavebnímu zákonu nikde nestanovuje stavebnímu úřadu povinnost takové vyhodnocení učinit před vydáním jeho opatření, resp. doložit takové vyhodnocení předtím do spisového materiálu, protože ustanovení § 90 stavebního zákona sice stanovuje posuzování záměru žadatele stavebním úřadem v taxativně vymezených souladech záměru žadatele, ale takové posuzování je stavebním úřadem vyhodnoceno v odůvodnění tohoto rozhodnutí samostatně, podle jednotlivých odstavců § 90 stavebního zákona, níže.

Stavební úřad v dále uvedeném odůvodnění tohoto rozhodnutí, po posouzení záměru žadatele podle § 90 odst. b) stavebního zákona dospěl k závěru, že předložená žádost záměru žadatele na umístění předmětné stavby v rozsahu dokumentace záměru žadatele z části vychází ze stávající silnice I/52, trasa prochází územím takřka bez zástavby, převážně po zemědělských pozemcích, a protože se z části jedná o dostavbu stávající silnice I/52, územní nároky, stavební náklady i zásah do krajiny jsou nižší, než v případě novostavby. Posuzovaný záměr vytvoří po dokončení, ve vazbě s návazně a přitom samostatně umístěvanými záměry úseků R 52, logickou spojnici Brna s Vídní v nejkratší možné délce korespondující se záměrem výstavby evropské hlavní dopravní sítě (TEN-T) a s vypracovanými studiemi a koncepty (GSD-Studie, GVP-Ö 2002, NÖ Landesverkehrs-konzept 2002). Rozhodnutím Evropského parlamentu a Rady č.884/2004/ES ze dne 29. 04. 2004, kterým se mění rozhodnutí č. 1692/96/ES o řídicích zásadách Společenství pro rozvoj transevropské dopravní sítě, byla stanovena výstavba dálničního spojení Brno – Vídeň přes hraniční úsek, prioritním projektem, na němž mají být práce zahájeny před rokem 2010, u této stavby konkrétně v roce 2009 (viz bod 25, Přílohy rozhodnutí č. 884/2004/ES, která nahrazuje přílohu III rozhodnutí č. 1692/96/ES). Aktualizovaná mapová příloha rozhodnutí č. 1692/96/ES předpokládá vedení rychlostní silnice R52 v trase Brno – Pohořelice - hranice s Rakouskem, nikoli v trase Brno – Břeclav – hranice s Rakouskem.

Z uvedeného jednoznačně vyplývá, že vedení záměru rychlostní silnice R 52 v trase Pohořelice – státní hranice s Rakouskem je v souladu s požadavky Evropského parlamentu a Rady ES a v souladu s „PÚR 2008“.

Stavební úřad posouzením shledal, že pro záměr žadatele který byl projednán na veřejném ústním jednání dne 03. 06. 2010 v Mikulově ve smyslu § 90 odst. a) stavebního zákona nemá k dispozici relevantní podklad pro rozhodování v podobě územně plánovací dokumentace pořízené a vydané po schválení „PÚR 2008“, a proto stavební úřad uplatnil ustanovení PÚR 2008 přímo ve své činnosti posuzování souladu žadatelem navrženého umístění záměru v žádosti, ve smyslu § 31 odst. 4 stavebního zákona, kdy je „PÚR 2008“ závazná m.j. pro rozhodování v území a závazná pro pořizování a vydávání zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje (ZÚR JmK - §36 stavebního zákona). V případě záměru žadatele právě hledisko závaznosti do ZÚR JmK převzít podle § 31 odst. 4 ve smyslu § 32 odst. 1. písm. d) stavebního zákona Vládou ČR v „PÚR 2008“ vymezené plochy dopravního koridoru Pohořelice – Mikulov – Drasenhöfen/Rakousko (E 461) rychlostní silnice R 52 nadmístního celostátního a mezinárodního významu, přesahujícího významem území jednoho kraje, dotváří argumentační jistotu stavebního úřadu pro rozhodování v území.

#### Námitka 13.:

*V ust. § 90 odst. b) stavebního zákona se požaduje „soulad s cíli a úkoly územního plánování, zejména s charakterem území, s požadavky na ochranu architektonických a urbanistických hodnot v území“. Toto není nikde ve spisovém materiálu doloženo. Úkoly územního plánování zahrnují dle ust. § 19 odst. 1 písm. c) stavebního zákona „prověřovat a posuzovat potřebu změn v území, veřejný zájem na jejich provedení, jejich přínosy, problémy, rizika s ohledem například na veřejné zdraví, životní prostředí, geologickou stavbu území, vliv na veřejnou infrastrukturu a na její hospodárné využívání“. V absenci nadřazené územně plánovací dokumentace (tj. ÚP VÚC či ZÚR) nebylo nic z výše uvedeného zajištěno. Je naopak spolehlivě dokumentováno, že veřejný zájem nebyl pro R52 zajištěn, a to dokonce z několika hledisek. Jedním z hledisek je hospodárnost veřejných investic. Je doloženo autorizovanou studií ing. Strnada (2007), že varianta spojení Brna a Vídně přes Mikulov, tj. s budováním R52 Pohořelice - Mikulov je vysoce nevhodná, neb tato koncepce má negativní dopad v rámci JMK v úrovni cca 30 miliard korun. I tři studie k ekonomické výhodnosti R52 objednané žadatelem o územní rozhodnutí, tj. RSD, doložily, že R52 je „ekonomicky neživotaschopná“. Řízení tedy nelze vést ani omylem v dobré víře a žádost o územní rozhodnutí měla a musí být zamítnuta.*

#### Odůvodnění zamítnutí námítky 13.:

Námítka nemá zákonné náležitosti.

Námítka účastníka řízení k nedoložení souladu s požadavky uvedenými v § 90 odst. b) stavebního zákona ve spisovém materiálu řízení je irelevantní. Stavební zákon sám ani cestou platných prováděcích předpisů ke stavebnímu zákonu nikde nestanovuje stavebnímu úřadu povinnost takové vyhodnocení učinit před vydáním jeho opatření, resp. doložit takové vyhodnocení předtím do spisového materiálu, protože ustanovení § 90 stavebního zákona sice stanovuje posuzování záměru žadatele stavebním úřadem v taxativně vymezených souladech záměru žadatele, ale takové posuzování je stavebním úřadem vyhodnoceno v odůvodnění tohoto rozhodnutí samostatně, podle jednotlivých odstavců § 90 stavebního zákona, níže.

Stavební úřad v kontextu v předchozím odstavci odůvodnění této námítky uvedeného, z hlediska věcného obsahu námítky shrnuje, že tvrzení účastníka řízení o nezajištění prověřování a posuzování potřeb dle § 19 odst. 1 písm. c) stavebního zákona k předloženému záměru žadatele stavebním úřadem se nezakládá na pravdě.

Stavební úřad svou činností dle § 19 odst. 1 písm. c) stavebního zákona m.j. dospěl k závěru, že dotčenými orgány byla provedena finanční porovnání nákladů varianty Brno – Pohořelice – hranice s Rakouskem („varianta mikulovská“) a varianty Brno – Břeclav – hranice s Rakouskem („varianta breclavská“) s hlediska dosažení návrhových parametrů, potřebných pro rychlostní silnici, možnosti obsluhy území i ekologických dopadů, a to jak na území ČR tak i na území Rakouska (např. Studie Argumentarium A5 Nord Autobahn, leden 2005). Břeclavská varianta byla shledána z uvedených hledisek jako podstatně horší až nepřijatelná (na českém území by došlo ke kolizím s vyhláškou ptačí oblasti Soutok – Tvrdonicko, s navrženou evropsky významnou lokalitou kategorie chráněné krajinné oblasti Soutok – Podluží v rámci soustavy NATURA 2000 a s ekologicky cenným lesním porostem v úseku mezi Poštovnou a státní hranicí), návrhové parametry trasy vyhovují směrodatné rychlosti pouze 70 km/h podle ČSN 73 6101 Projektování silnic a dálnic (říjen 2004). V žádném případě není možné uvažovat v tomto ekologicky velmi cenném území, především z hlediska jejího vlivu na životní prostředí, s výstavbou komunikace parametrů rychlostní silnice nebo dálnice. Navíc je spojení Brna s Vídní přes Břeclav i o cca 8 km (podle uvedené rakouské studie o 10km) delší, což by vedlo k vyšším provozním nákladům uživatelů. Z uvedených důvodů komplexní porovnání nákladů mikulovské a breclavské varianty na českém ani na rakouském území prováděno nebylo. Jak je uvedeno v odůvodnění zamítnutí námítky 11. účastníka řízení - rozhodnutím Evropského parlamentu a Rady č.884/2004/ES ze dne 29. 04. 2004, kterým se mění rozhodnutí č. 1692/96/ES o řídicích zásadách Společenství pro rozvoj transevropské dopravní sítě, byla stanovena výstavba dálničního spojení Brno – Vídeň přes hraniční úsek, prioritním projektem, na němž mají být práce zahájeny před rokem 2010, u této stavby konkrétně v roce 2009 (viz bod 25, Přílohy rozhodnutí č. 884/2004/ES, která nahrazuje přílohu III rozhodnutí č. 1692/96/ES). Aktualizovaná mapová příloha rozhodnutí č.

1692/96/ES předpokládá vedení rychlostní silnice R52 v trase Brno – Pohořelice – hranice s Rakouskem (varianta mikulovská), nikoli v trase Brno – Břeclav – hranice s Rakouskem (varianta breclavská). Z uvedeného jednoznačně vyplývá, že vedení záměru rychlostní silnice R 52 v trase Pohořelice – státní hranice s Rakouskem je v souladu s požadavky Evropského parlamentu a Rady ES a v souladu s Politikou územního rozvoje České republiky 2008, schválenou dne 20.července 2009 Usnesením Vlády České republiky č. 929 a vyhlášenou ve Sbírce zákonů České republiky sdělením MMR č.270/2009Sb. ze dne 14. 08. 2009, částka 81 ze dne 26. 08. 2009 (dále také „PÚR 2008“), kterou byly m.j. vymezeny plochy dopravního koridoru R 52 nadmístního celostátního a mezinárodního významu Pohořelice–Mikulov–Drasenhöfen /Rakousko (E 461), jakožto větev „B“ VI. multimodálního koridoru. Všechny uvedené hlediska dokládají zajištění prověření a zdůvodnění hospodárnosti nakládání s veřejnými prostředky, tedy opak tvrzení tohoto účastníka řízení v námitce 13.

#### Námitka 14.:

*Veřejným zájmem dle ust. § 90 odst. b) stavebního zákona není ani mezistátní dohoda s Rakouskem podstatným dokumentem a už vůbec ne dokumentem dokládajícím veřejný zájem.*

*Jedná se totiž o dokument, který nebyl ratifikován Parlamentem ČR a podle ústavy ČR nemá tedy právní sílu ovlivňovat zákonné procesy probíhající dle vnitrostátního práva, tedy ani procesy vedené dle stavebního zákona.*

*Navíc jak je doloženo i vyjádřením předsedy vlády, který nechat tuto mezivládní dohodu uzavřít, byť ji sám nepodepsal, bylo rozhodnuto na základě zájmů pozemkových lobbyistů. Toto je jasný důkaz o porušení zákona a o preferování parciálních soukromých zájmů nad zájmy veřejnými.*

*Oficiální vyjádření bývalého předsedy vlády p. Topolánka z 26. 09. 2008 v Poslanecké sněmovně zní :*

*„...Nakonec budou uspokojeny obě lobbistické skupiny. I ta, která nakoupila pozemky pod Mikulovem, i ta, která nakoupila pozemky pod Břeclaví...“.*

*viz <http://www.psp.cz/eknih/2006ps/stenprot/038schuz/s038096.htm#r4>. tj. oficiální stenogram záznamu ústní interpelace poslance Haška.*

*Řízení tedy nelze vést ani omylem v dobré víře a žádost o územní rozhodnutí měla a musí být zamítnuta.*

#### Odůvodnění zamítnutí námítky 14.:

Námitka nemá zákonné náležitosti.

Námitka účastníka řízení k nedoložení veřejného zájmu na provedení změn v území v souladu s požadavky uvedenými v § 90 odst. b) stavebního zákona ve spisovém materiálu řízení je irelevantní. Stavební zákon sám ani cestou platných prováděcích předpisů ke stavebnímu zákonu nikde nestanovuje stavebnímu úřadu povinnost takové vyhodnocení učinit před vydáním jeho opatření, resp. doložit takové vyhodnocení předtím do spisového materiálu, protože ustanovení § 90 stavebního zákona sice stanovuje posuzování záměru žadatele stavebním úřadem v taxativně vymezených souladech záměru žadatele, ale takové posuzování je stavebním úřadem vyhodnoceno v odůvodnění tohoto rozhodnutí samostatně, podle jednotlivých odstavců § 90 stavebního zákona, níže.

Stavební úřad v kontextu v předchozím odstavci odůvodnění této námítky uvedeného, z hlediska věcného obsahu námítky shrnuje, že tvrzení účastníka řízení o nezajištění prověřování a posuzování potřeb dle § 19 odst. 1 písm. c) stavebního zákona k předloženému záměru žadatele stavebním úřadem se nezakládá na pravdě.

Stavební úřad svou činností dle § 19 odst. 1 písm. c) stavebního zákona m.j. dospěl k závěru, že hledisko veřejného zájmu – m.j. zakládající potřebu provedení změn v území podle záměru žadatele – vycházel při vydání územního rozhodnutí m.j. z ustanovení § 12 ve smyslu § 2 odst. 18 zákona č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů (dále také „zákon o silniční dopravě“), deklarující veřejný zájem v oblasti veřejné osobní přepravy jako zájmu státu na zajištění základních přepravních potřeb obyvatel, kdy z ustanovení § 12 odst.2 zákona o silniční dopravě vychází veřejný zájem „uspokojování přepravních potřeb veřejné linkové

osobní dopravy jako základní dopravní obslužnosti území kraje k trvalé únosnému rozvoji územního obvodu závazkem poskytování veřejné služby veřejné vnitrostátní linkové dopravy dle § 19 odst. 3 zákona o silniční dopravě“, resp. z obsahu § 12 odst. 1 zákona o silniční dopravě veřejný zájem „na poskytování veřejné služby veřejné mezinárodní linkové dopravy dle § 29 odst.1, 2 zákona o silniční dopravě“, resp. z ustanovení § 30 odst. 1 a násl. zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů ve vazbě na provozovatele dle § 33a odst. 1 a násl. § zákona o silniční dopravě pak zjm. veřejný zájem „na ochranu před nepříznivými účinky hluku, vibrací a emisí vlivem zatížení provozem motorových nákladních vozidel vnitrostátní a mezinárodní tranzitní dopravy“. Všechny tři výše uvedené veřejné zájmy (veřejná vnitrostátní linková doprava, resp. veřejná mezinárodní linková doprava, resp. silniční motorovou dopravu nákladní mezinárodní a vnitrostátní) jsou deklarovány ve smyslu výkonu státního odborného dozoru dotčeným orgánem s nakládáním s finančními prostředky podle § 19b odst. 4 zákona o silniční dopravě a z hlediska posouzení skutečnosti, že spojení Brna s Vídní přes Břeclav je o cca 8 km (podle rakouského podkladu Studie Argumentarium A5 Nord Autobahn, leden 2005, dokonce o 10km) delší než spojení Brna s Vídní přes Mikulov, což by vedlo k vyšším provozním nákladům uživatelů a rovněž k vyšším výdajům z rozpočtu Jihomoravského kraje, resp. ze státního rozpočtu, jako důsledek vzniku prokazatelných ztrát podle § 19b odst. 1 ve smyslu § 19b odst. 3 zákona o silniční dopravě a rovněž z hlediska výsledků vyplývajících z „Komparativní studie R 52 a R 55“ (zpracovatel: DHV CR, s. r.o., srpen 2008), srovnávající silnici R52 Pohořelice – Mikulov s R55 jako obchvat Břeclavi v úseku dálnice D2 - státní hranice. Z výsledků této studie vyplývá, že silnice R52 má být výhodnější z hledisek ekologických (5- krát šetrnější k lesům, menší vliv na ložiska nerostných surovin, o polovinu menší počet osob dotčených hlukem, nebudování ve zcela nové volné krajině), dopravních (soulad s platnou ÚPD v době zpracování studie, využívá stávající dopravní koridor, plní lépe dopravní funkci) časových (okamžitá realizace a vybudování kvalitního spojení v kratší době) a finančních (nižší rozsah zemních prací, menší náklady o 1 -3 mld. Kč).

Převládající veřejný zájem na zajištění ochrany před negativním vlivem záměru žadatele na životní prostředí ve smyslu hlediska v ustanovení § 56 odst. 2 písm. b) zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů (dále také „zákon o ochraně přírody a krajiny“) lze shledat rovněž textací odůvodnění zamítnutí námítky 13. tohoto účastníka řízení, kde stavební úřad m.j. shledal, že :

*Tzv. breclavská varianta, tzn. dopravní spojení Brno – Břeclav – hranice s Rakouskem, tedy při použití dopravního spojení Brna s Vídní přes Břeclav obchvatem Břeclavi, byla shledána z uvedených hledisek jako podstatně horší až nepřijatelná. Na českém území by došlo ke kolizím s vyhláškou ptačí oblasti Soutok – Tvrdonicko, s navrženou evropsky významnou lokalitou kategorie chráněné krajinné oblasti Soutok – Podluží v rámci soustavy NATURA 2000 a s ekologicky cenným lesem porostem v úseku mezi Poštovnou a státní hranicí. Návrhové parametry trasy navíc vyhovují směrodatné rychlosti pouze 70 km/h podle ČSN 73 6101 Projektování silnic a dálnic.*

Všechny uvedené hlediska dokládají zajištění prověření a shledání veřejného zájmu ve zdůvodnění hospodárnosti nakládání s veřejnými prostředky a v ochraně před negativními vlivy záměru žadatele na životní prostředí, tedy opak tvrzení tohoto účastníka řízení v námitce 14.

Stavebnímu úřadu nepřísluší se vyjadřovat k názorovým úvahám účastníka řízení v záležitostech účastníkem řízení námitkou vyjádřených spekulací mající politický popř. kriminalizační podtext. Toto rozhodnutí, respektive posouzení veřejné prospěšnosti jeho zúženého návrhu vychází z platné územně plánovací dokumentace, kde je tento záměr vymezen jako veřejně prospěšný. Těmito územně plánovacími dokumentacemi jsou jak Zásady územního rozvoje Jihomoravského kraje, tak územní plán města Mikulova.

#### Námítka 15.:

*Rizika s ohledem například na veřejné zdraví dle ust. § 90 odst. b) stavebního zákona existují a nebyla vypořádána. Negativní dopady pokusu propojit Brno a Vídeň po R52 jsou dobře známé.*



*Jedná se o zavlečení zbytné tranzitní dopravy do brněnské aglomerace, tj. do oblasti, kde jsou již dnes překročeny zákonné limity hlučnosti a prašnosti. Tedy R52 je z tohoto hlediska nerealizovatelná a nejsou naplněny ani tyto cíle územního plánování. Řízení tedy nelze vést ani omylem v dobré víře a žádost o územní rozhodnutí měla a musí být zamítnuta.*

#### Odůvodnění zamítnutí námítky 15.:

Námítka účastníka řízení k nedoložení souladu s požadavky uvedenými v § 90 odst. b) stavebního zákona ve spisovém materiálu řízení je irelevantní. Stavební zákon sám ani cestou platných prováděcích předpisů ke stavebnímu zákonu nikde nestanovuje stavebnímu úřadu povinnost takové vyhodnocení učinit před vydáním jeho opatření, resp. doložit takové vyhodnocení předtím do spisového materiálu, protože ustanovení § 90 stavebního zákona sice stanovuje posuzování záměru žadatele stavebním úřadem v taxativně vymezených souladech záměru žadatele, ale takové posuzování je stavebním úřadem vyhodnoceno v odůvodnění tohoto rozhodnutí samostatně, podle jednotlivých odstavců § 90 stavebního zákona, níže.

Stavební úřad v kontextu v předchozím odstavci odůvodnění této námítky uvedeného, z hlediska věcného obsahu námítky shrnuje, že tvrzení účastníka řízení o nevypořádání rizik s ohledem na veřejné zdraví spočívající v nezajištění prověřování a posuzování potřeb dle § 19 odst. 1 písm. c) stavebního zákona k předloženému záměru žadatele stavebním úřadem se nezakládá na pravdě. Stavební úřad prověřováním a posuzováním potřeb dle § 19 odst. 1 písm. c) stavebního zákona k předloženému záměru žadatele z hlediska zdravotních rizik dospěl k závěru, že:

- stávající automobilový provoz zvyšuje s výhledově rostoucí hustotou i nebezpečí dopravních úrazů, zejména v sídlech v místech častého přechodu chodců, pohybu cyklistů apod. Převedením automobilové dopravy ze sídel mimo ně záměrem žadatele se tato rizika sníží;
- lze jen obtížně odhadovat dlouhodobý vývoj rizika znečišťování ovzduší z automobilové dopravy účinkem oxidu dusičného na člověka, protože již nyní existují v automobilech komerčně užívané pohonné jednotky, které nevyužívají jako zdroj energie spalování ropných produktů. Emise škodlivin z nich může být proti stávajícím technologiím motorů výrazně nižší (hybridní motory), či nulová (elektrovozidla, vodíko-kyslíkové články). Permanentně celosvětově se velmi zpříšňují emise škodlivin z hlediska zavádění nových technologií pohonných jednotek na automobilovém trhu tam, kde se používá klasická energie spalování ropných produktů, a to vzhledem ke zvyšování ceny ropy a celosvětovému úbytku zásob ropy. Převedením automobilové dopravy ze sídel mimo ně záměrem žadatele se tato rizika sníží;
- stávající a výhledově hustší automobilový provoz po dnešním stavu pozemních komunikacích v intravilánu sídla dotčených obcí má nepříznivé dopady na psychiku lidí. Příčinou je nejen intenzivní, nepravidelný a nárazový hluk a jím vyvolané rušení soustředěných činností, ale i další reakce na hustou pozemní dopravu, na zápach výfukových plynů, dále stresy při přecházení ulice na nedostatečně zabezpečených místech, a to zejména u starých osob, invalidů, matek s kočárky a malými dětmi apod. K tomu přistupují i některé trvale znepokojující obavy, např. o bezpečnost samostatně se pohybujících dětí. Duševní napětí a stresy ovlivňují u člověka výrazně emocionální stránku jeho psychiky a jejím prostřednictvím rozkolísávají hormonální hladinu; mění tak funkční a metabolické poměry v organismu. Tím je otevřena cesta i k zásahům psychických stavů do oblasti tělesného zdraví. Převedením automobilové dopravy ze sídel mimo ně záměrem žadatele se tato rizika sníží;
- z hlediska ovlivnění zdraví obyvatelstva je zásadním požadavkem podpora hromadné dopravy a podpora aktivit omezujících množství jízd motorových vozidel přes obydlená sídla (např. odvedení tranzitní dopravy mimo sídla záměrem žadatele a vymístěním institucí z center obcí a měst).

Bez posuzování konkrétních záměrů výstavby pozemní komunikací lze stavebním úřadem konstatovat, že každá přeložka pozemní komunikace či nová komunikace, která odvádí dopravu mimo souvisle zastavěné území je vždy přínosem, vždy dojde ke snížení negativních dopadů zdravotních rizik na obyvatelstvo. Toto platí i v případě, že se nové trasování pozemní komunikace může přiblížit k zastavěným územím a mohou se zde projevit negativní účinky na

okrajové polohy sídel. Při podrobnějším srovnání by vždy vyplynulo, že v porovnání se současným stavem jsou tyto dopady menšího rozsahu a celkově dochází ke zlepšení.

Umístění záměru žadatele rozhodně nelze považovat za účastníkem řízení označené „zavlečení zbytné tranzitní dopravy do brněnské aglomerace“, které významově značí, že dnes v dopravním směru Brno – Pohořelice – Mikulov – Vídeň a naopak žádná nadregionální či mezinárodní tranzitní doprava neprobíhá. Takový argument v námitce účastníka řízení je věcně neakceptovatelný zejména vzhledem k již stávajícímu stavu přeshraniční existence provozovaného úseku rakouské dálnice A5, směřově vedoucímu na Mikulov, a také ke stávajícímu stavu a mezinárodnímu významu dopravní exponovanosti v trase Brno – Pohořelice – Mikulov – Vídeň a opačně.

Ve výrokové části tohoto rozhodnutí jsou žadateli a v řízení posuzovanému záměru stanoveny podmínky m.j. z hlediska eliminace rizik dopadů záměru na veřejné zdraví, které je povinen žadatel záměru splnit a dodržet. Výrokovou částí rozhodnutí jsou žadateli záměru stavebním úřadem m.j. v přenesení požadavků dotčených orgánů dle zvláštních předpisů z jejich vyjádření, stanovisek a závazných stanovisek stanoveny podmínky za jejichž splnění je záměr žadatele možný stavebně povolit a realizovat, a to podmínky m.j. z hlediska eliminace rizik dopadů záměru na veřejné zdraví. Neopodstatnění námítky potvrzuje i fakt, že se k záměru kladně vyjádřily dotčené orgány, které tyto záměry ochrany hájí.

#### Námítka 16.:

*Rizika s ohledem například na životní prostředí dle ust. § 90 odst. b) stavebního zákona existují a nebyla v procesu územního řízení vypořádána. (Nelze se odvolat na ÚP VÚC Břeclavsko, neb tento proces byl shledán nezákonným.) Z hlediska NÁTURA 2000 je nutné posuzovat varianty řešení. I toto byl klíčový důvod, proč NSS zrušil ÚP VÚC Břeclavsko - nebylo postupováno podle tzv. Euronovely zákona č. 100/2001 Sb.. Přitom je dobře známo, že existuje autorizovaná studie Mgr. O. Volfa: „Hodnocení vlivů dle § 45 i zákona č. 114/1992 Sb., v platném znění, záměru - rychlostní silniční spojení Brna s Vídní na základě podkladů k záměrům: R52 Pohořelice - Mikulov, I/55, Břeclav - obchvat, R55 - úsek obchvat Břeclavi a návrhu ÚP VÚC Břeclavska". Tato studie jako jediná porovnala celé varianty spojení Brna s Vídní přes Břeclav a přes Mikulov a ve vztahu k odborné studii zadané Ministerstvem dopravy (Ing. Kalčík, 2007) uzavřela, že :*

*„Při porovnání vlivů všech variant spojení Brna a Vídně se jako celkově nejhorší jeví varianta s využitím R52 Pohořelice - Mikulov, která kromě vlivů zcela porovnatelných s vlivy variant s využitím R55 obchvat Břeclavi (var. 3 a var. 1) významně negativně působí na EVL Mušovský luh, PO Střední nádrž Vodního díla Nové Mlýny a PO Pálavá. Dodává se, že při výstavbě jak R52 Pohořelice — Mikulov, tak i dvoupruhového obchvatu Břeclavi by došlo k ovlivnění dvou regionů místo jednoho a došlo by nárůstu celkových negativních dopadů.*

*Naopak nejvýhodnější variantou spojení Brna a Vídně, na základě provedeného hodnocení, je varianta s využitím R55 obchvatu Břeclavi, var. 3. Druhou nejvýhodnější (s malým odstupem za var. 3) je varianta R55 obchvat Břeclavi, var. 1. Navíc je třeba zdůraznit, že pro tyto varianty spojení Brna a Vídně by část negativních dopadů vznikla nezávisle i při budování plánovaného dvoupruhového obchvatu Břeclavi. "*

*Tento autorizovaný dokument má příslušný orgán, tj. krajský úřad JMK, kde si jej stavební úřad povinen vyžádat.*

*Řízení tedy nelze vést ani omylem v dobré víře a žádost o územní rozhodnutí měla a musí být zamítnuta.*

#### Odůvodnění zamítnutí námítky 16.:

Námítka účastníka řízení k nedoložení souladu s požadavky uvedenými v § 90 odst. b) stavebního zákona ve spisovém materiálu řízení je irelevantní. Stavební zákon sám ani cestou platných prováděcích předpisů ke stavebnímu zákonu nikde nestanovuje stavebnímu úřadu povinnost takové vyhodnocení učinit před vydáním jeho opatření, resp. doložit takové vyhodnocení předtím do spisového materiálu, protože dle ustanovení § 90 stavebního zákona

sice stanovuje posuzování záměru žadatele stavebním úřadem v taxativně vymezených souladech záměru žadatele, ale takové posuzování je stavebním úřadem vyhodnoceno v odůvodnění tohoto rozhodnutí samostatně, podle jednotlivých odstavců § 90 stavebního zákona.

Stavební úřad v kontextu v předchozím odstavci odůvodnění této námítky uvedeného, z hlediska věcného obsahu námítky shrnuje, že tvrzení účastníka řízení o nevypořádání rizik s ohledem na životní prostředí spočívající v nezajištění prověřování a posuzování potřeb dle § 19 odst. 1 písm. c) stavebního zákona k předloženému záměru žadatele stavebním úřadem se nezakládá na pravdě.

Stavební úřad prověřováním a posuzováním potřeb dle § 19 odst. 1 písm. c) stavebního zákona k předloženému záměru žadatele z hlediska rizik s ohledem na životní prostředí dospěl k těmto závěrům:

Navržený záměr navazuje na stávající stav silnice I/52 jakožto logické spojnice Brna s Vídní v nejkratší možné délce.

Stavební úřad posouzením v době vydávání rozhodnutí v roce 2010 vyhodnotil, že ve smyslu § 90 odst. a) stavebního zákona nemá k dispozici relevantní podklad pro rozhodování v podobě územně plánovací dokumentace pořízené a vydané po schválení Politiky územního rozvoje České republiky 2008 – *schválené usnesením vlády České republiky č. 929/2009 dne 20. července 2009, vyhlášené Sdělením MMR dne 14. srpna 2009 ve Sbírce zákonů ČR pod č. 270/2009, částka 81 ze dne 26. srpna 2009 (dále také „PÚR 2008“)* a proto stavební úřad uplatnil ustanovení PÚR 2008 přímo ve své činnosti posuzování souladu žadatelem navrženého umístění záměru v jeho žádosti.

Stavební úřad dospěl k následujícím závěrům k předložené žádosti záměru žadatele na umístění předmětné stavby v rozsahu dokumentace záměru žadatele:

a) z hlediska § 32 odst. 1. písm. a), d) stavebního zákona je dokumentace záměru žadatele shledána plně v souladu s Politikou územního rozvoje České republiky 2008, schválenou dne 20.července 2009 Usnesením Vlády České republiky č.929 a vyhlášenou dne 26.08.2009 ve Sbírce zákonů České republiky sdělením Ministerstva pro místní rozvoj č.270/2009Sb. ze dne 14.8.2009, částka 81 (dále také „PÚR 2008“), kterou byly m. j. vymezeny plochy dopravního koridoru Pohořelice–Mikulov– Drasenhöfen /Rakousko (E 461) rychlostní silnice R 52 nadmístního celostátního a mezinárodního významu.

Podle § 31 odst. 4 stavebního zákona je „PÚR 2008“ závazná m.j. pro rozhodování v území a rovněž závazná pro pořizování a vydávání zásad územního rozvoje, územních plánů. „PÚR 2008“ je závazná pro její porovnání stavebním úřadem z hlediska posouzení žádosti záměru žadatele z tzv. pozitivního a negativního vymezení ploch nadmístního celostátního a mezinárodního významu. Tento závěr stavebního úřadu je plně v souladu s účastníkem řízení upomínanou obecnou závazností rozsudku Nejvyššího správního soudu č.j. 1 Ao 1/2009-185 ze dne 23.09.2009. Tedy podle tohoto judikátu Nejvyššího správního soudu stavební úřad posuzoval žádost záměru žadatele m.j. z hlediska tzv. pozitivního a negativního vymezení ploch nadmístního, u záměru žadatele pak celostátního a mezinárodního významu v „PÚR 2008“ v souladu s ustanovením § 31 odst. 4 stavebního zákona a dospěl k závěru, že záměr žadatele v jeho žádosti je z tohoto aspektu v souvislostech ustanovení §§ zákona č. 416/2009 Sb., *o urychlení výstavby dopravní infrastruktury*, na plně v souladu ve smyslu posouzení dle § 90 odst. a) stavebního zákona;

b) rozsudkem ze dne 25. 11. 2009, pod č. 3 Ao 1/2007-209, Nejvyššího správního soudu, bylo zrušeno opatření obecné povahy - územní plán velkého územního celku Břeclavsko.

Dne 27. 11. 2009 vstoupil v platnost a účinnost zákon č. 416/2009 Sb., *o urychlení výstavby dopravní infrastruktury*, vyhlášený ve Sbírce zákonů ČR pod č. 419/2009, částka 135 ze dne 27.11.2009 (dále jen „zákon č. 416/2009 Sb.“).

Ve smyslu přechodného ustanovení § 6 zákona č. 416/2009 Sb. se správní řízení zahájená přede dnem nabytí účinnosti tohoto zákona dokončí podle dosavadních předpisů, tj.podle zákona č. 183/2006 Sb., stavební zákon, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „*stavební zákon*“) a zákona č. 184/2006 Sb., o vyvlastnění, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „*zákon o vyvlastnění*“). Dle přechodného ustanovení § 6 zákona 416/2009 Sb. se na stavby

dopravní infrastruktury definované v § 2 odst. 1 písm. k) bodu I. stavebního zákona tj. *například stavby pozemních komunikací, drah, vodních cest, letišť a s nimi souvisejících zařízení* s účinnosti ode dne 27. 11. 2009 vztahuje rovněž zákon č. 416/2009 Sb.

Zákon č. 416/2009 Sb. je z hlediska českého právního řádu zvláštním zákonem ve vztahu k obecnému právnímu předpisu, kterým je zákon č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „správní řád“).

Podle § 3 odst. 1 zákona č. 416/2009 Sb. lze odejmout nebo omezit vlastnické právo k pozemkům nebo stavbám potřebným k uskutečnění dopravní infrastruktury definované pro účely tohoto zákona ustanovením § 1 odst. 2. Za stavby dopravní infrastruktury se dle ustanovení § 1 odst. 2 zákona č. 416/2009 Sb. považují stavby definované v § 2 odst. 1 písm. k) bod 1. *stavebního zákona* a stavby s nimi související, které jsou umístěvané v plochách a koridorech vymezených v platné politice územního rozvoje *nebo* veřejně prospěšné stavby vymezené v územně plánovací dokumentaci.

Účel vyvlastnění podle zákona č. 416/2009 Sb. je tedy naplněn, protože záměr žadatele doložený dokumentací záměru stavby je stavbou dopravní infrastruktury definovanou stavebním zákonem a stavbami s ní souvisejícími, vymezenou m.j. v platné politice územního rozvoje, kterou je s účinností od 26.08.2009 „PÚR 2008“.

Dle ustanovení § 3 odst. 1 zákona č. 416/2009 Sb. dále platí, že pro vyvlastnění platí zákon o vyvlastnění, pokud tento zákon nestanoví jinak. To znamená, že podmínky pro vyvlastnění pozemků a staveb pro stavby dopravní infrastruktury jsou upraveny zákonem č. 416/2009, který má přednost před podmínkami stanovenými *zákonem o vyvlastnění*;

Na podkladu shledaných závěrů stavebního úřadu výše uvedených v této části odůvodnění stavební úřad shrnuje, že k záměru žadatele neshledal důvodným zabývat se a posuzovat varianty řešení, které namítá tento účastník řízení ve své námitce 16.

Při posuzování povolování stavby v tomto rozhodnutí vycházel stavební úřad již ze schválených platných územně plánovacích dokumentací, tedy Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje a územního plánu města Mikulova, kde je záměr uveden jako veřejně prospěšná stavba.

#### Námitka 17.:

*V ust. § 90 odst. b) stavebního zákona se požaduje „soulad s požadavky na ochranu architektonických a urbanistických hodnot v území“. Toto není nikde ve spisovém materiálu doloženo. Přitom v oblasti Mikulova jsou nedořešeny zásadní otázky týkající architektonických hodnot, krajinného rázu, záměru, aby Mikulov byl zvažován pro ochranu UNESCO nebo aspoň v rámci evropské úrovně ochrany podle smlouvy o evropském dědictví. Také jsou zde i podmínky z EIA. Tyto aspekty bez územního plánu musí být řešeny i nyní a není tomu tak. Žadatel se s těmito podmínkami pro celou trasu R52 nevypořádal. Řízení tedy nelze vést ani omylem v dobré víře a žádost o územní rozhodnutí měla a musí být zamítnuta.*

#### Odůvodnění zamítnutí námítky 17.:

Námitka nemá zákonné náležitosti.

Námitka účastníka řízení k nedoložení souladu s požadavky uvedenými v § 90 odst. b) stavebního zákona ve spisovém materiálu řízení je irelevantní. Stavební zákon sám ani cestou platných prováděcích předpisů ke stavebnímu zákonu nikde nestanovuje stavebnímu úřadu povinnost takové vyhodnocení učinit před vydáním jeho opatření, resp. doložit takové vyhodnocení předtím do spisového materiálu, protože ustanovení § 90 stavebního zákona sice stanovuje posuzování záměru žadatele stavebním úřadem v taxativně vymezených souladech záměru žadatele, ale takové posuzování je stavebním úřadem vyhodnoceno v odůvodnění tohoto rozhodnutí samostatně, podle jednotlivých odstavců § 90 stavebního zákona.

Stavební úřad v kontextu v předchozím odstavci odůvodnění této námítky uvedeného, z hlediska věcného obsahu námítky shrnuje, že tvrzení účastníka řízení o nedoložení souladu záměru žadatele s požadavky na ochranu architektonických a urbanistických hodnot v území zajištěním, prověřováním a posuzováním dle § 19 odst. 1 stavebního zákona k předloženému záměru žadatele stavebním úřadem se nezakládá na pravdě.

Stavební úřad prověřováním a posuzováním souladu dle §19 odst. 1 písm. stavebního zákona k předloženému záměru žadatele z hlediska souladu záměru žadatele s požadavky na ochranu architektonických a urbanistických hodnot v území dospěl k těmto závěrům:

V odůvodnění ustanovení § 90 stavebního zákona, které je popsáno výše v odůvodnění, je tato stránka stavebním úřadem posouzena. K záměru žadatele posuzovanému v tomto řízení byl dotčenými orgány ochrany přírody uděleny souhlasy v závazném stanovisku vydaném podle § 12 odst. 2 zákona č. 114/1992 Sb. Městským úřadem Mikulov a AOPK SCHKO Pálava, kde je posouzen krajinný ráz, který dopad stavby do území posuzuje.

Ve výrokové části tohoto rozhodnutí jsou žadateli a v řízení posuzovanému záměru stanoveny podmínky, m.j. podmínky vyplývající ze závazných stanovisek dotčených orgánů, hájících zvláštní právní zájmy v této oblasti, které musí být v další fázi přípravy záměru žadatele žadatelem splněny a dodrženy. Výrokovou částí rozhodnutí jsou žadateli záměru stavebním úřadem m.j. v přenesení požadavků dotčených orgánů dle zvláštních předpisů z jejich vyjádření, stanovisek a závazných stanovisek stanoveny podmínky, za jejichž splnění je záměr žadatele možný stavebně povolit a realizovat, čímž jsou v řízení k záměru dotčeným orgánem sledované aspekty hodnocení vlivů na životní prostředí řešeny a vypořádány.

#### Námítka 18.:

*V ust. § 90 odst. b) stavebního zákona se požaduje „soulad s cíli a úkoly územního plánování, zejména s charakterem území, s požadavky na ochranu architektonických a urbanistických hodnot v území“. V absenci příslušné územně plánovací dokumentace je nutné se dále vypořádat se všemi existujícími územně plánovacími podklady. Mezi tyto územně plánovací podklady patří, mj. i následující dokumenty, které jako územně plánovací podklady Jihomoravský kraj zahrnul do územně plánovacích podkladů pro Zásady územního rozvoje (viz Zadání ZÚR schválené Zastupitelstvem JMK v roce 2009). Tedy stavební úřad se musí vypořádat zejména s těmito dokumenty, které jsou dostupné na nadřízeném orgánu, tj. Krajském úřadu JMK, který je povinen je stavebnímu úřadu pro územní řízení v absenci příslušné územně plánovací dokumentace (tj. ÚP VÚC a ZÚR) bezplatně poskytnout:*

- a. Studie Ministerstva dopravy „Vyhledání variant trasy v parametrech R55 mezi dálnicí D2 a státní hranicí s Rakouskem“. Ing. J. Kalčík, únor 2007*
- b. Studie „Posouzení Alternativní koncepce komunikační sítě v širším okolí brněnské aglomerace“. Ing. M. Strnad, leden 2007*
- c. Dopravní studie variant rychlostní silnice R55 a silničního spojení Brna a Vídně, Dufek, 2007*
- d. Hodnocení vlivů dle §45i zákona č. 114/1992 Sb., v platném znění, záměru - rychlostní silniční spojení Brna s Vídní na základě podkladů k záměrům: R52 Pohořelice - Mikulov, 1/55, Břeclav - obchvat, R55 - úsek obchvat Břeclavi a návrhu ÚP VÚC Břeclavska, Mgr. O. Volf, leden 2007 (včetně abstraktu)*
- e. Obchvat Břeclavi a R55 : Technické posouzení studií Ing. Kalčíka a HBH Projekt spol. s r.o., P. Holcner, 2008.*
- f. Obchvat Břeclavi a R55 : Posouzení vzájemných souvislostí pro dvě silniční trasy Brno-Vídeň.. P. Holcner, 2008*
- g. Zpráva veřejného ochránce práv o výsledku šetření ve věci záměru výstavby kapacitního silničního spojení Brna a Vídně ze dne 3. 11. 2006*
- h. Závěrečné stanovisko veřejného ochránce práv ve věci záměru výstavby kapacitního silničního spojení Brna a Vídně ze dne 26. 4. 2007*
- i. Překlada dopisu Evropské komise, Generálního ředitelství životní prostředí, označeného jako „ Věc: Zapojení Evropské komise do budování rychlostní silnice Vídeň - Brno "*
- j. Dopis evropské komisařky pro regionální politiku Danutou Hiibner senátorovi Mejstříkovi, 8.3.2007*
- k. Stanoviska MZP k Záznamu zjednání 15. 6. 2000 na MDS k rychlostní silnici R52 v úseku Pohořelice - Mikulov, 13. 10. 2000*

- l. Studie „ Rychlostní silnice R52, stavba 5204 Pohořelice - Ivan: Ekonomické hodnocení stavby, HBH Projekt, objednavatel ŘSD*
  - m. Studie „ Rychlostní silnice R52, stavba 5205 Ivan - Perná: Ekonomické hodnocení stavby, HBH Projekt, objednavatel ŘSD*
  - n. Studie „ Rychlostní silnice R52, stavba 5206 Perná - státní hranice: Ekonomické hodnocení stavby, HBH Projekt, objednavatel RSD*
  - o. MŽP, Stanovisko SEA podle zákona č. 244/1992 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí k návrhu koncepce rozvoje dopravních sítí v České republice do roku 2010 vydané dne 24.6.1999 pod č.j.: M/1 1862/1137/700/1412/OPVŽP/99*
  - p. Rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady 1692/96/ES ve znění novelizací a doplnění, včetně Corrigenda českého překladu (Úřední věstník EU, L233/36 z 26.8.2006)*
  - q. Státní politika životního prostředí České republiky 2004 - 2010*
  - r. Dopravní politika České republiky pro léta 2005 - 2013*
  - s. PriceWaterhouseCoopers a CDVBrno, Dopravní sektorové strategie, 2009*
  - t. Optimalizace výstavby silnic a dálnic, 2007, Nakladatelství Milan Zevl -LUCIE Vimperk, Řebíček a kol, 2007*
  - u. CityPlan: Prognóza intenzity dopravy na dálnicích, rychlostních komunikacích a silnicích I. třídy silniční síť CR v roce 2040, publikováno v knize „Páteří síť dálnic a rychlostních silnic v CR ", Brunclík, Vorel a kol., ŘSD, 2009.*
  - v. ADI AS s. s r.o., Modely intenzit dopravy pro koncept Územního plánu města Brna, 2008*
  - w. DOPING, Město Brno - kordon průzkumů IAD na vjezdech do města, 2004 (včetně doplnění o pentlogramy, 2005)*
  - x. Hlukové studie pro jižní část Brna a přilehlou část brněnské aglomerace (objednavatel RSD, Krajská hygienická stanice JMK) a dočasné výjimky pro provoz hlavních silničních komunikací v této oblasti.*
  - y. Sdělení odboru ochrany ovzduší Ministerstva životního prostředí o hodnocení kvality ovzduší - vymezení oblastí se zhoršenou kvalitou ovzduší. In Věstník Ministerstva životního prostředí. 2000-2009.*
  - z. Soubory dat MŽP, CHMÚ a města Brna o dlouhodobém překračování zákonných limitů ochrany ovzduší a jiných škodlivin na území JMK, včetně jižní části Brna a přilehlé části brněnské aglomerace.*
  - aa. Rozptylové studie zpracované v dokumentacích EIA nebo v jiných studiích k těmto záměrům a všem jejich variantám: rozšíření dálnice D1, rychlostní komunikace R43, R52 a R55, tangenty města Brna.*
  - bb. Akční plány města Brna a JMK na snižování imisní a hlukové zátěže.*
  - cc. Měření hlukové zátěže ve městě Modřice v letech 2005 a 2007, Milada Ptáčková, Ochrana zdravého života a krajiny města Modřice a okolních obcí*
- V těchto územně plánovacích dokumentech je velké množství informací, kde jsou doloženy závažné problémy s trasou Brno - Vídeň přes Mikulov a naopak po stránce ekonomické, dopravní, z hlediska vlivů na životní prostředí i z hlediska vlivů na veřejné zdraví je dokládána preference a výhodnost spojení přes Břeclav. Tyto dokumenty jsou nepominutelné pro pořizování ZUR JMK a jsou i nepominutelné i pro územní řízení pro R5204 a stavební úřad se s nimi musí explicitně a s každým jednotlivě vyrovnat.*

#### Odůvodnění zamítnutí námitky 18.:

Námitka nemá zákonné náležitosti.

Odůvodnění této námitky stavební úřad odkazuje na odůvodnění námitek 12 – 17.

Tento soulad s cíly a úkoly územního plánování stavební úřad vypořádal v části odůvodnění § 90 stavebního zákona.

#### Námitka 19.:

Stavební úřad se také musí vypořádat s tím, že stanovisko EIA na R52 Pohořelice - Mikulov bylo vydáno v rozporu se zákonem. Je tu nesporný rozpor postupu MŽP s právní úpravou „mezistátního posuzování“ vlivů na životní prostředí. Jako detailní argumentace se uvádí: Již ze samotného názvu záměru, jehož se týká napadené stanovisko EIA („Rychlostní silnice R52 Pohořelice - Mikulov (Drasenhofen)“), resp. ze skutečnosti, že se jedná o záměr rychlostní komunikace, jejíž součástí je hraniční přechod mezi Českou republikou a Rakouskem je zřejmé, že jak přímé, tak zejména nepřímé (srov. ust. § 5 odst. 1 zákona č. 100/2001 Sb.) vlivy tohoto záměru mohou zasahovat i mimo území České republiky, tedy na území Rakouska. Ještě zřejmější je to při zohlednění výše uvedené skutečnosti, že záměr je předkládán jako nedílná součást plánovaného vybudování mezinárodního, tedy přeshraničního, dálničního spojení Brno - Vídeň. Nejvýznamnější konkrétní vlivy realizace záměru na území Rakouska by spočívaly především ve zvýšení dopravní zátěže na komunikacích, navazujících na hraniční bod rychlostní silnice R52. Přivedení dramaticky navýšené dopravy, včetně těžké dálkové kamionové dopravy do prostoru dnešní státní silnice (Bundesstrasse) Drasenhofen - Poysdorf - Schrick - Vídeň by mělo zásadní vliv na obtěžování obyvatel v dotčeném území nárůstem hluku a znečištění ovzduší, dále na krajinu a další složky životního prostředí. Blíže viz např. připomínky rakouské veřejnosti (Zelení, Občanská iniciativa B305 Kapellerfeld) k Oznámení, které jsou přílohou závěru zjišťovacího řízení MŽP.

Podle ust. §11 odst. 1 písm a) zákona č. 100/2001 Sb. je záměr uvedený v příloze č. 1 tohoto zákona, pokud dotčené území může zasahovat i mimo území České republiky, předmětem tzv. „mezistátního posuzování“. Zvláštní pravidla tohoto posuzování jsou obsažena v ust. §11 - 14 zákona č. 100/2001 Sb. Pokud se jedná o záměr, jež má být proveden na území České republiky, vyplývají speciální povinnosti MŽP jako příslušného úřadu především z ust. § 13 zákona č. 100/2001 Sb. Tyto povinnosti bylo tedy MŽP v procesu posuzování vlivů záměru povinno splnit. Citovaná ustanovení zákona č. 100/2001 Sb. byla do české úpravy posuzování vlivů na životní prostředí včleněna v souvislosti s ratifikací Úmluvy o posuzování vlivů na životní prostředí přesahujících hranice států, přijaté dne 25. 02. 1991 vEspoo (dále jen „Espoo konvence“), která pro Českou republiku vstoupila v platnost podle svého článku 18 odst. 3 dne 27. 05. 2001 a byla publikována ve Sbírce mezinárodních smluv pod č. 91/2001 Sb.m.s. Podle čl. 2 odst. 2 Espoo konvence je povinností každé její smluvní strany přijmout s ohledem na navrhované činnosti vyjmenované v příloze I Espoo konvence, které mohou pravděpodobně způsobit významný škodlivý dopad přesahující hranice států, nezbytná právní, administrativní nebo jiná opatření k implementaci ustanovení této úmluvy, včetně opatření zaměřených na vytvoření procedury posuzování vlivů na životní prostředí, která by umožnila účast veřejnosti a vypracování dokumentace posuzování vlivů na životní prostředí popsané v příloze II Espoo konvence.

Pod bodem 7. přílohy I Espoo konvence jsou uvedeny mj. „rychlostní komunikace“. Při posuzování záměru bylo proto povinností MŽP rovněž dodržet závazky, vyplývající z Espoo konvence, a to jak s ohledem na znění Čl. 10 Ústavy (podle nějž mají ratifikované a vyhlášené mezinárodní smlouvy přednost před zákonem), tak vzhledem k tomu, že pro případy mezistátního posuzování je prioritou úprava obsažená v mezinárodních smlouvách vyjádřena speciálně v ust. § 12 odst. 1 zákona č. 100/2001 Sb. MŽP tedy mělo v průběhu posuzování vlivů záměru na životní prostředí zajistit zejména dodržení ust. čl. 3, 4 a 5 Espoo konvence.

Zvláštní ustanovení, týkající se posuzování projektů, které mohou mít významné vlivy na životní prostředí v jiném členském státě ES, obsahuje rovněž Evropská Směrnice EIA, a to ve svých člancích 7 a 8. I tato ustanovení bylo tedy MŽP povinno v průběhu posuzování vlivů záměru na životní prostředí dodržet.

V kapitole D. III. Oznámení EIA („Údaje o možných významných nepříznivých vlivech přesahujících státní hranice“ oznamovatel uvedl, že „Tato kapitola je významná, neboť posuzovaný záměr - novostavba rychlostní silnice, je ukončen na státní hranici s Rakouskem. I když charakter záměru nesplňuje náležitosti pro tzv. přeshraniční EIA posouzení a nepůsobí dílčí významné nepříznivé vlivy, které by přesahovaly státní hranice, svým celkovým charakterem — významné nadregionální liniové stavby ovlivní výslednou variantou směrové vedení obdobné liniové stavby na Rakouské straně. Toto ovlivnění je zcela zásadní, neboť na Rakouské straně je

*posuzováno také několik variant, ale dle předběžných výsledků, pouze jediná je relativně nejméně konfliktní." Toto tvrzení je vnitřně rozporné, neboť pokud je pravdivé konstatování, že celkový charakter záměru „zcela zásadně“ ovlivní směrové vedení obdobné liniové stavby na rakouské straně, pak nemůže být současně správné konstatování, že záměr „nezpůsobí dílčí významné nepříznivé vlivy, které by přesahovaly státní hranice“ (viz výše). Tvrzení oznamovatele, že „charakter záměru nesplňuje náležitosti pro tzv. přeshraniční EIA“, bylo tedy s ohledem na výše citované znění ust. §11 odst. 1 písm a) zákona č. 100/2001 Sb. a dále na znění či. 2.4 Espoo konvence a či. 7.1 směrnice EIA zjevně nesprávné.*

*K Oznámení EIA se dopisem Čj. 51 5610/10-V/1/03 ze dne 09. 04. 2003 jménem Rakouské republiky vyjádřilo Spolkové ministerstvo pro zemědělství a lesní hospodářství, životní prostředí a vodní hospodářství (jeho český překlad obsažen v příloze Závěru zjišťovacího řízení, str. 34-37). V bodě 2.2. tohoto dopisu je obsažen požadavek na oznámení, podle jakých předpisů bude záměr dále schvalován a zda rakouským občanům nebo obcím bude příslušet „postavení strany“, a to s výslovným odkazem na či. 3 Espoo konvence. Kromě toho dopis obsahuje řadu dalších požadavků a návrhů, týkajících se dalšího posuzování záměru a v závěru pak obecný požadavek, aby MZP stanovisko rakouského ministerstva a veřejnosti ve svých rozhodnutích zohlednilo a sdělilo, jakým způsobem bude toto zohlednění provedeno. Rakouská republika jako dotčená strana (ve smyslu či. 1.3 Espoo konvence) tedy reagovala na Oznámení způsobem, z něž jednoznačně vyplýval její zájem podílet se na mezistátním posuzování; v žádném případě pak z citovaného dopisu nevyplývá opak (srov. či. 3.3. a 3.4. Espoo konvence).*

*Kromě vyjádření rakouského ministerstva obdrželo MZP i připomínky dalších rakouských správních orgánů, obcí a osob. I tato skutečnost nasvědčuje tomu, že vlivy záměru mohou zasahovat i mimo území České republiky, resp. že záměr je takto správními úřady i veřejností dotčeného státu hodnocen.*

*Závěr zjišťovacího řízení je chybný, neboť neobsahuje žádný údaj o nutnosti postupovat v průběhu dalšího posuzování vlivů záměru v souladu s ust. §13 odst. 2-6 zákona č. 100/2001 Sb., resp. relevantních ustanovení Espoo konvence a směrnice EIA. Kapitola závěru, označená jako „Souhrnné vypořádání připomínek“, kromě toho obsahuje pouze stručný výčet hlavních témat, kterých se obdržená vyjádření týkala (bez rozlišení, zda se jednalo o vyjádření vnitrostátních, nebo zahraničních subjektů). Tímto postupem MZP porušilo ust. § 7 odst. 3 zákona č. 100/2001 Sb. vůči všem subjektům, které svá vyjádření k Oznámení v zákonem stanovené lhůtě zaslaly, tedy i vůči rakouským správním úřadům a osobám. Z formulace uvedené na str. 3 závěru („... dopracovat samostatnou kapitolu „Údaje o možných významných nepříznivých vlivech přesahujících státní hranice““) je zřejmé, že MZP si bylo vědomo toho, že vlivy záměru přesahují hranice České republiky, ale bez ohledu na tuto skutečnost nepostupovalo v souladu s úpravou mezistátního posuzování.*

*Obsah Dokumentace EIA však nesplňuje ani citovaný požadavek závěru zjišťovacího řízení a samostatnou kapitolu „Údaje o možných významných nepříznivých vlivech přesahujících státní hranice“ neobsahuje. Tento postup se zpracovatel Dokumentace EIA pokouší obhájit na str. 123 odkazem na vypuštění původní varianty č. 4, obsažené v Oznámení EIA, což podle jeho názoru umožnilo dopracovat Dokumentaci EIA „v rámci standardního procesu... a nějakou mezistátní posuzování“.*

*Dále je třeba upozornit na skutečnost, že v dopise podepsaném vyslancem Rakouské republiky v České republice Dr. Péterem Hancvenclem ze dne 19. 07. 2005, adresovaném náměstkyni ministra životního prostředí Ing. Ivaně Jiráskové je mj. výslovně uvedeno, že pokud k záměru rychlostní silnice R 52 Pohořelice - Mikulov - Drasenhofen „nebyly podány oficiální rakouské připomínky k dokumentaci vlivů na životní prostředí“, pak tato skutečnost „z rakouského pohledu neznamená, že tímto byla dokončena účast Rakouska a rakouské veřejnosti“, neboť „ani Úmluva Espoo ani či. 7 směrnice EIA EU něco takového nestanovují“, a že Rakousko stále vychází z toho, že se u tohoto záměru jedná o proces EIA podle Úmluvy Espoo.*

*Citovaný dopis dále odkazuje na tzv. „Aide Memoire“, předané vyslancem Rakouské republiky v České republice Dr. Péterem Hancvenclem náměstkyni ministra životního prostředí Ing. Ivaně*



Jiráskové dne 07. 06. 2005 (což dokazuje dopis náměstkyně ministra MZP Ing. Ivany Jiráskové, adresovaný Dr. Péteru Hancvenclovi ze dne 22. 06. 2005). V „Aide Memoir e“ se mimo jiné uvádí, že rychlostní silnice R52, resp. její česká část „představuje již sama o sobě záměr, který může mít značný dopad na rakouské území“ a zejména že „Rakousko tedy projevilo svůj zájem o účast na řízení v České republice a sdělilo, že tuto informaci považuje za notifikaci ve smyslu Espoo konvence. přičemž „ v tomto případě přeshraničního silničního spojení se oba státy nacházejí jak v roli strany původce, tak strany postižené. Dále je na str. 2 tohoto dokumentu uvedeno, že veřejné tvrzení MZP na veřejném projednávání Posudku v Mikulově dne 14. 04. 2005 „že by se vůbec nemělo jednat o řízení podle Espoo konvence, dostává tedy rakouské úřady do velmi choulostivé situace, protože podnikly a podnikají vše, aby, odpovídajíc zásadám či. 2 odst. 6 a či. 3 odst. 8 Espoo konvence, měla rakouská veřejnost ty samé možnosti k účasti jako ta česká“. V bodech 1., 2. a 4. na str. 2 a 3 citovaného „Aide Memoire“ se dále konstatuje, že rakouská strana vždy vycházela z toho, že na záměr rychlostní silnice R52 bude provedeno přeshraniční řízení podle Espoo konvence, že na této skutečnosti nic nemění to, že Rakouská republika nepodala žádné vyjádření k Dokumentaci EIA a že podle názoru rakouské strany by tedy bylo „záhodno, aby česká strana nadále vycházela z toho, že se až do udělení povolení jedná o přeshraniční řízení.“

Citovanými vyjádřeními, obsaženými v dopisu vyslance Rakouské republiky ze dne 19. 07. 2005 a v „Aide memoire“ jsou tedy vyvrácena výše citovaná tvrzení, obsažená v Oznámení EIA a Dokumentaci EIA, podle něž charakter záměru nesplňuje náležitosti pro tzv. přeshraniční EIA. Kromě toho formulace použité v „Aide Memoire“ (zejména v bodě 4. na str. 3 tohoto dokumentu) zakládají odůvodněnou pochybnost o tom, zda stanovisko EIA, datované dne 13. 05. 2005, bylo skutečně vydáno již před dnem jednání vyslance Rakouské republiky s náměstkyní ministra životního prostředí, které se uskutečnilo dne 7.6. 2005 (lze v této souvislosti upozornit na skutečnost, že rozhodnutí bylo ve smyslu ust. § 17 odst. 2, odst. 3 písm. a) a odst. 4 zákona č. 100/2001 Sb. zveřejněno (vyvěšeno) na úřední desce Jihomoravského kraje až dne 21. 6. 2005). Z citovaných formulací se zdá být přinejmenším zřejmé, že rakouská strana dne 07. 06. 2005 nebyla s obsahem napadeného rozhodnutí seznámena a považovala proces posuzování vlivů záměru na životní prostředí za stále probíhající. Je tedy nutno odmítnout tvrzení, opakovaně použitá ve stanovisku EIA (např. na str. 14 a 25), podle nichž „Republika Rakousko nemá kplánovanému záměru žádné připomínky.“

MZP tedy v průběhu posuzování vlivů záměru vycházelo z nesprávného a neodůvodněného předpokladu, že záměr nenaplnuje podmínky mezistátního posuzování. Zaslalo sice (v českém jazyce) Spolkovému ministerstvu pro zemědělství a lesní hospodářství, životní prostředí a vodní hospodářství Rakouské republiky jednotlivé podklady pro vydání napadeného rozhodnutí (Oznámení, Dokumentaci a Posudek), avšak nesplnilo další povinnosti, vyplývající z ust. §13 odst. 2 a 5 zákona č. 100/2001 Sb. (nevyžádalo si od dotčeného státu údaje o stavu životního prostředí na jeho dotčeném území a nezajistilo jejich využití při zpracování Dokumentace a zejména nezpracovalo vyjádření dotčeného státu do napadeného rozhodnutí (srov. seznam subjektů, jejichž vyjádření jsou ve stanovisku zčásti nebo zcela zahrnuta, na str. 3 stanoviska EIA), ani v něm neuvedlo důvody neuvedení tohoto vyjádření, ačkoliv tak měl především vzhledem kvýše citovanému dopisu spolkového ministerstva ze dne 09. 04. 2003 učinit. Dále porušilo ust. § 8 odst. 4 zákona č. 100/2001 Sb. tím, že nevrátilo Dokumentaci zpracovateli k přepracování, ačkoli v rozporu se závěrem zjišťovacího řízení neobsahovala objektivní údaje o možných významných nepříznivých vlivech přesahujících státní hranice.

Dále MZP nesplnilo požadavky článků 3 odst. 5, 4 odst. 1 (ve spojení s Přílohou č. II.) a 5 Espoo konvence, neboť neposkytlo dotčené straně veškeré relevantní informace o navrhované činnosti a jejím možném významném škodlivém dopadu přesahujícím hranice států (v Dokumentaci je v rozporu se skutečností uvedeno, že možnost těchto škodlivých dopadů neexistuje), nezajistil, aby popis životního prostředí, které může být pravděpodobně významně ovlivněno navrhovanou činností a jejími alternativami, a popis potenciálního dopadu navrhované činnosti a jejích alternativ na životní prostředí a odhad jeho významu obsahoval i informace, týkající se životního prostředí mimo území České republiky, a nezahájil bez zbytečného odkladu po dokončení

*Dokumentace konzultace s dotčenou stranou o potenciálním dopadu navrhované činnosti přesahujícím hranice států a o opatřeních ke snížení nebo vyloučení tohoto dopadu. Tím zároveň porušilo články 7 odst. 3 a 4 směrnice EIA.*

*Stavební úřad proto musí nyní oslovit žadatele o územní rozhodnutí, aby si opatřil právoplatné stanovisko EIA.*

*Pokud to stavební úřad neučiní, chybí, neboť je jeho povinností před zahájením ústního projednávání ověřit, zda jsou splněny všechny náležitosti, což v případě protiprávního stanoviska EIA na R52 není.*

*Pouze na okraj se doplňuje, že pro navazující úsek A5 Drasenhofen -Poysbrunn bylo řízení EIA vedeno jako přeshraniční a MZP se tohoto přeshraničního posuzování zúčastnilo. Toto řízení není na rakouské straně ani po více než 3 letech dokončeno.*

#### Odůvodnění zamítnutí námitky 19.:

K doplnění v námitce „na způsob a obsah vedení řízení EIA k navazujícímu (pozn.: na směr Mikulov) úseku dálnice A5 Drasenhofen – Poysbrunn“ (pozn.: území republiky Rakousko) stavební úřad uvádí, že mu nepřísluší posuzovat, hodnotit a vyjadřovat se k správní proceduře a řízením vedeným příslušnými orgány vně území České republiky.

Stanovisko o hodnocení vlivů podle § 10 zákona č. 100/2001 Sb. o posuzování vlivů na životní prostředí, vydané Ministerstvem životního prostředí (MŽP) pod č.j. 4061/POVI/05 dne 13.05.2005, vztahující se m.j. k záměru žadatele, bylo žadatelem k žádosti záměru stavebnímu úřadu doloženo a je platné. K záležitostem týkajícím se obsahu námitky 19. účastníka řízení je v předmětném stanovisku m.j. sděleno následující:

*„V dopise č.j. BMLFUW-UW-1.4.2/0009-V/1/2004 Spolkového ministerstva pro zemědělství a lesní hospodářství, životní prostředí a vodní hospodářství se uvádí (vyjádření k dokumentaci EIA): „Nebyla doručena žádná zamítavá stanoviska. Republika Rakousko nemá k plánovanému záměru žádné připomínky, žádá však o předání dokumentů a rozhodnutí vydaných v dalším průběhu řízení. Pro uskutečnění bilaterálních konzultací není v současném okamžiku z pohledu rakouské strany důvod.“ Všechny dokumenty jsou postupovány rakouské straně. Přitom jsou zároveň vypořádávána vyjádření došlá z rakouské strany“.*

V souladu s ustanovením § 4 odst. 7 stavebního zákona stavebnímu úřadu nepřísluší hodnotit, z hlediska správnosti (nesprávnosti), obsah vydaných opatření dotčených orgánů podle zvláštních právních předpisů ve smyslu § 4 odst. 2 písm. a), b) a odst. 6 stavebního zákona, za které je rovněž považováno stanovisko Ministerstva životního prostředí č. j. 4061/OPVI/05 ze dne 13. 05. 2005. Podle § 4 odst. 7 stavebního zákona je stavební úřad pouze oprávněn projednávat protichůdná stanoviska nebo protichůdná závazná stanoviska dotčených orgánů a požadavek účastníka řízení (....*“Stavební úřad proto musí nyní oslovit žadatele, aby si opatřil právoplatné stanovisko EIA“*....) jde za rámec tohoto ustanovení stavebního zákona a stavební úřad by jakoukoli obdobnou činností přesáhl podle § 89 odst. 5 stavebního zákona rozsah své působnosti.

#### Námitka 20.:

*Stavební úřad se v absenci SEA na ÚP VÚC Břeclavsko musí vypořádat s jedinou existující a platnou SEA, tj. Stanoviskem SEA „& návrhu koncepce rozvoje dopravních sítí v České republice do roku 2010“, které MZP vydalo pod č.j. M/1862/1137/700/1412/OPVŽ/99 dne 24. 06. 1999. Tato SEA je jediným dokumentem tohoto druhu z hlediska dopravních sítí v ČR. Toto konstatovala i kontrola Nejvyššího kontrolního úřadu v kontrolní zprávě č. 08/26 (<http://www.nku.cz/kon-zavery/K08026.pdf>) vydané v červenci 2009.*

#### Odůvodnění zamítnutí námitky 20.:

Námitka nemá zákonné náležitosti.

Dále stavební úřad sděluje, že dokument SEA není podkladovým dokumentem pro územní řízení, respektive pro povolování umístování staveb.

Toliko pro vysvětlení sděluje, že dospěl k závěru, že dokument Stanovisko podle § 14 zákona č. 244/1992 Sb. „k návrhu koncepce rozvoje dopravních sítí v České republice do roku 2010“, které MŽP vydalo pod č. j. M/11862/1137/700/1412/OPVŽ/99 dne 24. 06. 1999 měl doporučující charakter s platností do 31. 12. 2009, jak i z jeho věcného vymezení vyplývá.

Koncepčně vyloučil výstavbu a územní ochranu trasy R 52 v úseku Pohořelice – Nový Přerov – hranice Rakouska (vymezeném usnesením vlády ČR č. 631 ze dne 10. 11. 1993 a usnesením vlády ČR ze dne 16. října 1996 č. 528), tedy nikoli v úseku Pohořelice – Mikulov – hranice Rakouska (vymezeném až usnesením vlády ČR č. 741 ze dne 21. 07. 1999) kterého je posuzovaný záměr žadatele samostatnou součástí, a MŽP preferovalo (doporučením nikoli určením) koncepci dostavby trasy R55 Břeclav D2 – hranice Rakouska, která však usnesením vlády ČR č. 145 ze dne 14. 02. 2000 úsek Břeclav – hranice Rakouska, jako součást R 55 již neuvádí.

Důvodem k takové změně postoje v usnesení vlády je skutečnost, že 7. května 1999 proběhlo ve Valticích jednání expertní skupiny, na kterém rakouská strana výstavbu kapacitní komunikace v prostoru hraničního přechodu Reintal/Poštorná jednoznačně odmítla jako nepřijatelnou a preferovala pro dálniční (kapacitní) propojení Vídně s Brnem trasu vedoucí na stávající hraniční přechod Drasenhofen/Mikulov zatímco česká strana prosazovala vedení na Nový Přerov. Důsledkem toho bylo usnesení vlády č. 741 ze dne 21. 07. 1999 a v srpnu 1999 rakouský parlament schválil novelu silničního zákona, která obsahovala vedení dálnice A5 v trase Eibesbrunn – Schrick – Poysbrunn - Drasenhöfen /Mikulov, která byla znovu schválena v aktualizaci z března 2002.

V kontextu závěru projednání s Rakouskem usnesení vlády č. 741 ze dne 21. 07. 1999 a také usnesení vlády ČR č. 145 ze dne 14. 02. 2000 změnilo harmonogram výstavby dálnic a rychlostních silnic v ČR.

Stavební úřad svůj názor z hlediska vypořádání se s obsahem námitek účastníka řízení shrnul v odůvodnění zamítnutí námitek 11. až 18. účastníka řízení, na která odkazuje analogicky i z hlediska účastníkem řízení namítané povinnosti vypořádat se s podkladem MŽP č.j. M /11862/1137/700/1412/OPVŽ/99 dne 24. 6. 1999, který nejpozději dne 31. 12. 2009 ztratil svým doporučujícím charakterem platnost, když předtím – jak výše stavebním úřadem retrospektivně shledáno v textu odůvodnění této námítky – ztratil tento podklad (stanovisko MŽP) i formální smysl z hlediska autority závěru sboru ministrů v usnesení vlády ČR č. 741 ze dne 21. 07. 1999, č. 145 ze dne 14.02.2000, č. 735 ze dne 9. 06. 2008. Dne 9.7.2008 vydala vláda ČR usnesení č. 891 v němž pod bodem 1) svými kroky potvrzuje přípravné práce na této stavbě, které bylo doplněné dne 22. 09. 2008 vydaným usnesením č. 1217 vlády ČR na něž 23. 09. 2008 navázalo uzavření Dohody mezi vládou České republiky a Rakouskou spolkovou vládou o propojení rychlostní silnice R52 a rakouské dálnice A5 na česko-rakouských státních hranicích mezi městy Mikulov a Drasenhöfen.

#### Námítka 21.:

*Úkoly územního plánování zahrnují dle ust. § 19 odst. 1 písm. c) stavebního zákona „prověřovat a posuzovat potřebu změn v území, veřejný zájem na jejich provedení, jejich přínosy, problémy, rizika s ohledem například na veřejné zdraví, životní prostředí, geologickou stavbu území, vliv na veřejnou infrastrukturu a na její hospodárné využívání“. Z hlediska veřejného zájmu je nepominutelné autoritativní kontrolní závěr Nejvyššího kontrolního úřadu vydaný v kontrolní zprávě č. 08/26*

*(<http://www.nku.cz/kon-zavery/K08026.pdf>) vydané v červenci 2009. Tato zpráva nejenže neoznačuje R52 za veřejný zájem, aleje mimořádně kritická k R52.*

*Komunikaci R52 NKU dokonce označuje riskantní investiční krok a specificky konstatuje, že „projekt není potenciálně životaschopný; nebyly dostatečně zohledněny dopady na životní prostředí; nebyla analyzována možnost vést spojení Brno-Vídeň v jiných variantách po existující infrastruktuře“*

*Za této situace nelze doložit veřejný zájem a stavební musí zamítnout žádost pro vydání územního rozhodnutí pro R5204.*

#### Odůvodnění zamítnutí námítky 21.:

Námítka nemá zákonné náležitosti.

Jak je uvedeno v námitce, jedná se o úkol územního plánování, který spadá do kompetence orgánu územního plánování. Při povolování staveb jsou již tyto aspekty v platných územních plánech posouzeny.

Dále stavební úřad sděluje, že tato námítka účastníka řízení již argumentuje nemožnost doložit veřejný zájem v žádosti pro vydání územního rozhodnutí pro R5204 – je irelevantní.

Stavební úřad v tomto řízení neposuzuje záměr žadatele týkající se žádosti o vydání územního rozhodnutí pro R5204, ale záměr žadatele v žádosti žadatele označený „Rychlostní silnice R52, stavba R5206 Perná – st. hranice ČR/Rakousko“.

Stavební úřad mimo v předchozím odstavci odůvodnění zamítnutí námítky 21. tohoto účastníka řízení dále dospěl k závěru, že Nejvyšší kontrolní úřad má postavení ve struktuře složek výkonu státní správy, nicméně není v postavení dotčeného orgánu k vedenému řízení k žádosti záměru žadatele, tzn. v takovém postavení, aby se jeho závěry v předmětné kontrolní zprávě stavební úřad musel zabývat z hlediska ustanovení § 4 odst. 7 stavebního zákona ve smyslu § 89 stavebního zákona.

Účastníkem řízení námitkou uvedená kontrolní zpráva č. 08/26 Nejvyššího kontrolního úřadu z července 2009 svými závěry nemá přímou zákonnou oporu, přes kterou by měla charakter nebo dokonce pojem definice veřejného zájmu potřebného k prověření a posouzení z hlediska vedeného řízení stavebním úřadem.

#### Námítka 22.:

*Úkoly územního plánování zahrnují dle ust. § 19 odst. 1 písm. c) stavebního zákona*

*„prověřovat a posuzovat potřebu změn v území, veřejný zájem na jejich provedení, jejich přínosy, problémy, rizika s ohledem například na veřejné zdraví, životní prostředí, geologickou stavbu území, vliv na veřejnou infrastrukturu a na její hospodárné využívání“.*

*Z hlediska vlivu na „veřejnou infrastrukturu a na její hospodárné využívání“ je možné uvést opět odkaz na autoritativní kontrolní závěr Nejvyššího kontrolního úřadu vydaný v kontrolní zprávě č. 08/26 (<http://www.nku.cz/kon-zavery/K08026.pdf>) vydané v červenci 2009. Tato zpráva uvádí, že „Posouzení dopravní potřeby z hlediska regionů Jihomoravského kraje a Dolního Rakouska nebylo vzhledem k zákonným kompetencím NKU prověřováno. Avšak z materiálů, které získal NKU od MD v rámci kontrolní akce č. 06/36, vyplývá, že silniční síť v jižní části Jihomoravského kraje je dostatečně dimenzovaná“.*

#### Odůvodnění zamítnutí námítky 22.:

Námítka nemá zákonné náležitosti.

Tak jak bylo uvedeno v předchozí námitce, jedná se o úkoly územního plánování a stavební úřad zde nemá kompetence.

Stavební úřad dospěl ke shodnému závěru jako u námítky 21. tohoto účastníka řízení, ve znění druhého jejího odstavce, a to že Nejvyšší kontrolní úřad má postavení ve struktuře složek výkonu státní správy, nicméně není v postavení dotčeného orgánu k vedenému řízení k žádosti záměru žadatele, tzn. v takovém postavení, aby se jeho závěry v předmětné kontrolní zprávě stavební úřad musel zabývat z hlediska ustanovení § 4 odst. 7 stavebního zákona ve smyslu § 89 stavebního zákona.

#### Námítka 23.:

*Je nepochybně obtížné až nemožné pro R52 prokázat veřejný zájem, který požaduje ust. § 19 odst. 1 písm. c) stavebního zákona. Podotýká se, že stavební úřad musí postupovat s maximální transparentností, neboť ke kauze R52 se už váže podezření z nezákonných praktik jako respektování vlivů pozemkových lobbyistů a použití nátlakových metod.. Postup stavebního úřadu, tak je prezentován doposud, budí dojem, že zde je také uplatňován nějaký nezákonný nátlak a snad i proto jsou dosavadní chybné kroky stavebního úřadu tak chaotické a protizákonné. Podotýkáme, že o těchto skutečnostech byli již informovány orgány činné v trestním řízení. Pro úplnost se zdůrazňují problematické kauzy vázané na R52, tj. nesmyslná křížovatka mezi celníci*

*a rakouskou hranicí v Mikulově, nelogické napojení 1/40 na plánovanou R52 a ne zcela logická křižovatka severně od Mikulova, problematické lobbyistické postupy ve věci potenciální lokality NÁTURA 2000 (Slanisko v trojúhelníku u Mikulova), kde lobboval pro neschválení lokality i JMK a to až u premiéra ČR, podivný koncept „lázní u dálnice“ v prostoru Pasohlávek, podivná křižovatka na R52 v prostoru Ivaň-Pasohlávky v místě bez dopravního zdůvodnění, atd.*

*Zdůrazňujeme, že podle zveřejněné výroční zprávy Bezpečnostní informační služby za rok 2008 se BIS zabývala i R52 a uvedla:*

*„Služba se také zajímala o přípravu realizace některých významných projektů dopravní infrastruktury (např. komunikace R52) a o situaci v Českých drahách a obecně na železnici. Jednalo se o případy, v nichž se zájmové skupiny snažily účelově ovlivnit rozhodování organizací podřízených ministerstvu dopravy (MD), a to i za pomoci různých nátlakových metod.“*

*Obáváme se, že není vyloučeno, že celá akce s R52 má korupční pozadí. Jako indicii nabízíme oficiální vyjádření bývalého předsedy vlády p. Topolánka, který 26. 09. 2008 v Poslanecké sněmovně prohlásil, že*

*„Nakonec budou uspokojeny obě lobbistické skupiny. I ta, která nakoupila pozemky pod Mikulovem, i ta, která nakoupila pozemky pod Břeclaví...“*

*viz <http://www.psp.cz/eknih/2006ps/stenprot/038schuz/s038096.htm#r4>. tj. oficiální stenogram záznamu ústní interpelace poslance Haška). Je nepochybné, že pouze v korupčním prostředí mohou lobby pozemkových lobbyistů ovlivňovat investiční záměry státu ve výši 10 miliard korun, a to v situaci, kdy na jednání vlády dne 21. 04. 2008 byla vláda oficiálně informována (viz zvukový záznam zjednání vlády a viz grafická prezentace použitá na jednání vlády, kterou vlastníme) o tom, že řešení dálniční sítě na jižní Moravě s napojením u Mikulova je o 30 miliard dražší než s napojením u Břeclavi, tj. že budování R52 ve 4 pruhovém provedení je vlastně mimořádně velkou škodou pro ČR. Budeme proto požadovat, aby orgány činné v trestním řízení jako důkazy zajistily i dokumenty ze všech jednání vlády v roce 2008, kde se jednalo o R52.*

*Na stavebním úřadu tedy nyní leží důkazní břemeno seznatelně a důvěryhodně prokázat, že všechny tyto závěry renomovaných institucí jsou chybné, a že výstavba R52 tedy může být veřejným zájmem.*

#### Odůvodnění zamítnutí námítky 23.:

Námítka nemá zákonné náležitosti.

Stavební úřad dospěl při prověřování, posuzování a hodnocení potřeby změn v území navržených záměrem žadatele při porovnání stávajícího stavu s výhledovými aspekty rozvoje dopravy v posuzovaném území – z hlediska veřejného zájmu – k věcným závěrům, které uvedl již v odůvodnění námítky 14. tohoto účastníka řízení a které jsou rovněž stanoviskem stavebního úřadu k pochybnostem a úvahám ve sdělení účastníka řízení touto námitkou.

Stavebnímu úřadu nepřísluší se vyjadřovat k názorovým úvahám účastníka řízení v záležitostech účastníkem řízení námitkou vyjádřených spekulací mající politický či kriminalizační podtext.

Veřejný záměr byl již výše posouzen a prokázán v platných územně plánovacích dokumentacích.

#### Námítka 24.:

*V územním řízení se nelze odvolávat na Politiku územního rozvoje (PUR), protože koridory jsou zde definované z hlediska územního řízení neseznatelně (jen koncovými body liniových staveb).*

*Podle důvodové zprávy pro vládu, které byla Ministerstvem místního rozvoje publikována společně s PÚR platí:*

*„Účel a obsah PUR ČR 2008 je dán § 32 SZ, s ohledem na něj je její text členěn na odpovídající kapitoly, které jsou pro lepší přehlednost, srozumitelnost a orientaci doplněny grafickými schémata ve formátu A4. Tato schémata mají pouze ilustrativní účel a nejsou normativní povahy“*

*Ke grafickým schématům v PUR důvodová zpráva dále uvádí:*

*„Grafické přílohy jsou schémata ve formátu A4. Vzhledem ke skutečnosti, že PUR ČR není územně plánovací dokumentací, ale pouze nástrojem územního plánování ve smyslu §31 stavebního zákona, nelze požadovat, aby příslušná schémata byla zpracována v obdobných*

*měřících, jaká jsou určena pro zpracování zásad územního rozvoje podle vyhlášky č. 500/2006 Sb. "*

*Dále v důvodové zprávě je uvedeno:*

*„Schematické grafické znázornění koridoru v PÚR ČR nevyjadřuje jeho skutečnou šířku, v rámci posouzení vlivu na životní prostředí je možno pouze upozornit na případné možné budoucí dopady. "*

*a specificky je zde vysvětleno, že územní řízení nelze vést podle PÚR, neboť koridory musí být vymezeny v Zásadách územního rozvoje. Lze citovat:*

*„Prověřování možnosti umístění těchto rozvojových záměrů v území bude provedeno navazujícími nástroji územního plánování. V zásadách územního rozvoje bude vymezení koridoru zpřesněno v příslušné podrobnosti této územně plánovací dokumentace (zpravidla v měřítku 1:100 000), v rámci takto zpřesněných koridorů budou územně plánovací činnosti dotčených obcí a příslušným územním rozhodnutím stanoveny podmínky pro umístění staveb, včetně posouzení jejich vlivu na udržitelný rozvoj území, resp. na životní prostředí, bude-li tak stanoveno příslušnými předpisy"*

*Tím je jasné dáno, že koridory nejsou graficky nikde v PÚR vymezeny a grafické přílohy PÚR nejsou závazné a nelze se na ně odvolávat ve správních procesech jako např. v územním řízení.*

*Tedy není možné seznat, kudy tyto koridory přesně procházejí, kde jsou hranice těchto koridorů a kde je osa těchto koridorů. Z tohoto důvodu byla v Politice územního rozvoje změněna grafická část, kde jsou pouze úsečkovité spojnice koncových bodů. Schválení koridorů pro nadmístní komunikace je úkolem ZÚR.*

*PÚR je koncepčním dokumentem a ne územně plánovací dokumentací (viz stavební zákon). Proto PÚR nemůže sama vymezit koridory vtom smyslu, aby požívaly územní ochranu. Proto také PÚR obsahuje článek (80), který jasné stanoví jaké jsou úkoly pro územní plánování, a že pro koridory dojde k jejich seznatelnému vymezení v území až v ZÚR. Lze citovat z PÚR:*

*(80) Úkoly územního plánování:*

- a) kraje v zásadách územního rozvoje upřesní vymezení ploch a koridorů dopravní infrastruktury, při respektování důvodů vymezení a kritérií a podmínek pro rozhodování,*
- b) příslušné kraje a obce zajistí územní ochranu vymezených koridorů a ploch, případně územní rezervou7),*
- c) příslušné kraje a obce postupují při pořizování územně plánovací dokumentace v souladu s kritérii a podmínkami pro rozhodování o změnách v území,*

*V důvodové zprávě k PÚR pro vládu je jasné uvedeno, koridory uvedené v PÚR nebyly jako takové posuzovány z hlediska SEA. Citace:*

*„Plochy a koridory, vymezené v PÚR CR 2008 pro rozvojové záměry, nejsou záměry ve smyslu zákona č. 100/2000 Sb., vyhodnocení vlivu jakékoliv formy územní ochrany pro uvažovaný a prověřovaný republikový záměr se zásadně liší od posouzení možného vlivu stavby, činnosti a technologie na životní prostředí."*

*Z tohoto tedy jasné vyplývá, že k posouzení z hlediska SEA teprve musí dojít, a to v následných procesech územního plánování. Po zrušení ÚP VUC Břeclavsko, a tedy i zneplatnění doprovodné SEA, bude nejbližší SEA prováděna pro ZÚR JMK, a její schválení lze podle harmonogramu Krajského úřadu (pro situaci pokud nevzniknou rozpory) očekávat v polovině roku 2011. Tedy v této chvíli vůbec není možné vést jakékoliv územní řízení pro jakékoliv nadmístní záměry.*

#### Odůvodnění zamítnutí námítky 24.:

Námítka nemá zákonné náležitosti.

Tento závěr stavebního úřadu je plně v souladu s účastníkem řízení upomínanou obecnou závazností rozsudku Nejvyššího správního soudu č.j. 1 Ao 1/2009-185 ze dne 23.9.2009, ve kterém je m.j. uvedeno : „...“Republikové“, tedy celostátní priority územního plánování a plochy a koridory republikového, tedy celostátního a mezinárodního významu [srov. §32 odst. 1 písm. a) a d) stavebního

*zákonu] vymezuje vláda v politice územního rozvoje. Tyto plochy a koridory jsou závazné pro zásady územního rozvoje vydávané na úrovni krajů (§ 31 odst. 4 stavebního zákona)...."*

Tedy podle tohoto judikátu Nejvyššího správního soudu stavební úřad posuzoval žádost záměru žadatele m.j. z hlediska tzv. pozitivního a negativního vymezení ploch a koridorů nadmístního, u záměru žadatele pak ploch a koridoru R52 celostátního a mezinárodního významu v „PÚR 2008“ v souladu s § 31 odst. 4 stavebního zákona a dospěl k závěru, že záměr žadatele v jeho žádosti je z tohoto aspektu v souvislostech ustanovení §§ zákona č. 416/2009 Sb., o urychlení výstavby dopravní infrastruktury, plně v souladu ve smyslu posouzení dle § 90 odst. a) stavebního zákona, resp. že je plně v souladu s jiným relevantním podkladem stavebním zákonem určeným (zde : „PÚR 2008“) jako nástroj k rozhodování o změnách v území a vydání rozhodnutí k žádosti záměru žadatele dle § 92 stavebního zákona.

Stavební úřad rozhodoval v souladu s vydanými a platnými územně plánovacími dokumentacemi, které jsou s PÚR 2008 v souladu.

#### Námítka 25.:

*Důvodová zpráva k PÚR pro vládu také velmi specificky pro R52 uvádí:*

*„ V návrhu PÚR ČR 2008 jsou uvedeny některé rozvojové záměry, kterých se týká usnesení vlády ČR 1064/2007. Jedná se o odst. (106) řešení rychlostní silnice R52, odst. (99) týkající se rychlostního silničního okruhu SOP, odst. (98) týkající se výstavby dálnice D3 ve Středočeském kraji a odst. (109) týkající se výstavby rychlostní silnice R55 v úseku Otrokovice-Rohatec.*

*Výše uvedené usnesení vlády ukládá pro každý rozvojový záměr prověření a vyhodnocení variantních řešení, která mohou znamenat změny v PÚR ČR 2008. Avšak až do výsledků vyhodnocení variant, vyplývajících z tohoto usnesení vlády, je nutno v PÚR ČR 2008 zachovat ta řešení, která jsou stanovena v jiných platných dokumentech (např. u R52 - ÚPN VÚC Břeclavsko)."*

*PÚR tedy jasně potvrdila, že R52 jako taková není v PÚR schválena, ale že musí být v budoucnu posouzena variantní řešení. Tímto variantním řešením je napojení u Břeclavi a jediným nástrojem územního plánování, kde může toto variantní posouzení být provedeno jeřízení ZÚR JMK a příslušné SEA (oboje s přeshraničním projednáním). Protože po schválení PÚR v červenci 2009 došlo k novému zásadnímu vývoji, tj. k zrušení ÚP VÚC Břeclavsko Nejvyšším správním soudem v listopadu 2009, pak se dokonce tímto zrušil i význam formulace*

*„... je nutno v PÚR ČR 2008 zachovat ta řešení, která jsou stanovena v jiných platných dokumentech (např. u R52 - ÚPN VÚC Břeclavsko) "*

*a z hlediska územního plánování a spojení Brna a Vídně je nutné začít od samého začátku, což musí učinit proces nového řízení ZÚR JMK, který byl zahájen v prosinci 2009*

#### Odůvodnění zamítnutí námítky 25.:

Námítka nemá zákonné náležitosti.

Jelikož je námitka shodná s předchozí námitkou, odůvodnění stavební úřad odkazuje k předchozí námitce.

#### Námítka 26.:

*K výše uvedenému bodu je nutné vzít v úvahu i vládní usnesení 735/2008, které požaduje i variantu čtyřpruhového napojení na Rakousko prostřednictvím čtyřpruhové R55 s napojením Poštorná - Reintal. Toto vládní usnesení bylo zahrnuto do PÚR schválené vládou ČR v červenci 2009, a to definicí čtyřpruhové komunikace R55 v ose ... - Břeclav - státní hranice (- Vídeň). Následně proto bylo 19. 09. 2008 také podepsáno memorandum čelných představitelů jihomoravské politiky (ODS - náměstek hejtmána Venclík, KDU-ČSL - Hejtmán Juránek, ČSSD - Primátor Brna Onderka, Strana zelených - náměstek primátora Brna Ander) s ministrem dopravy o podpoře přípravy čtyřpruhu. Tehdejší úvahy o tom, že věc ještě projedná Zastupitelstvo JMK byly ale překonány schválením nové definice R55 vládou ČR při schvalování Politiky územního rozvoje v červenci 2009. Tato PÚR je platná podle stavebního zákona do*

*očekávané novelizace za 4 roky, tj. do roku 2013, což je časový horizont hluboko za stavením zákonem určeném nejzazším termínu pro přijetí ZÚR JMK (konec roku 2011).*

*Navíc je nutné jasně konstatovat, že Ministerstvo dopravy v září 2008 předložilo vládě dokument, kde se zavázalo k plnění harmonogramu uzavření Smlouvy s Rakouskem o napojení u Břeclavi. Tento dokument byl vládě předložen Ministrem dopravy na základě úkolu bodu III.2.c) z usnesení vlády ČR ze dne 07. 07. 2008 č. 891. Tento dokument byl vládou projednán dne 22. 09. 2008 pod č. j. 1409/08.*

*Toto bude nutné vzít v úvahu pro posuzování variant spojení Brna a Vídně a pro případné zahrnutí či nezahrnutí koridoru R52 do ZÚR JMK*

#### Odůvodnění zamítnutí námítky 26.:

Námítka nemá zákonné náležitosti.

Stavební úřad posoudil obsah vznesené námítky 26. tohoto účastníka řízení s jejím zamítavým vyhodnocením m.j. v těchto souvislostech a s těmito závěry odůvodnění, kdy stavební úřad shledal, že účastníkem řízení zmiňovaný Ministerstvem dopravy v září 2008 předložený dokument vládě ČR, týkající se harmonogramu k uzavření Smlouvy s Rakouskem o napojení u Břeclavi byl věcně překonán usnesením vlády ČR č. 891/2008 ze dne 09.07.2008 v němž pod bodem 1) vláda svými kroky potvrzuje přípravné práce na R52, které bylo doplněno dne 22.09.2008 vydaným usnesením č. 1217 vlády ČR na které 23.1.2009 navázalo uzavření Dohody mezi vládou České republiky a Rakouskou spolkovou vládou o propojení české rychlostní silnice R 52 a rakouské dálnice A 5 na česko-rakouských hranicích, která vstoupila v platnost dne 16.03.2009 a byla vyhlášena Sdělením Ministerstva zahraničních věcí č. 40/2009 ve Sbírce mezinárodních smluv, částka 14 ze dne 15. května 2009. Tato smlouva je na vládní úrovni závaznou pro obě země.

Satavebnímu úřadu nepřísluší posuzovat varianty řešení. Musí rozhodovat o podaném návrhu spolu s příslušnými dotčenými orgány a platnými podklady, tedy především platnou územně plánovací dokumentací.

#### Námítka 27.:

*Důvodová zpráva k PÚR pro vládu také uvádí:*

*Kapitoly 5. a 6 [PÚR], které vymezují plochy a koridory pro rozvojové záměry dopravní a technické infrastruktury, ukládají v úkolech pro ministerstva a jiné ústřední správní úřady prověřit proveditelnost, potřebnost, reálnost nebo účelnost záměrů, v úkolech územního plánování prověřit účelnost a podmínky územní ochrany a její zajištění příslušnými nástroji územního plánování. Účelem vymezení koridorů a ploch dopravní a technické infrastruktury v PÚR ČR 2008 tedy je stanovit podmínky územní ochrany přiměřené tomu, jak je definován a prověřen rozvojový záměr*

*K tomu je nutné připojit výklad smyslu PÚR dle usnesení Nejvyššího správního soudu čj. 9 Ao 3/2009 - 59 ze dne 18. listopadu 2009, které uvedlo:*

*Závaznost v Politice obecně vyjádřených záměrů pro pořizování a vydávání zásad územního rozvoje, územních a regulačních plánů a pro rozhodování v území ovšem neznamená a ani znamenat nemůže, že by kraje při pořizování zásad územního rozvoje automaticky převzaly do svých plánů realizaci v Politice obsažených záměrů, a to bez dalšího hodnocení jejich dopadů či zvažování možných variant. Takový postup by byl v rozporu se zvláštními právními předpisy jako je zákon č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, nebo zákon č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, případně zmíněná SEA směrnice komunitárního práva*

*Z tohoto tedy vyplývá, že ne každý záměr uvedený v PÚR má šanci se dostat do závazné části ZÚR. Na jižní Moravě máme situaci, kdy máme v PÚR záměry pro dva koridory, které umožňují silniční spojení Brna a Vídně s použitím rychlostní silnice. Jedná se o záměr R52 s trasou přes Mikulov a záměr R55 s definicí -*

*Břeclav - státní hranice - Vídeň. V souladu s rozsudkem NSS z 25.11.2009 a s výše citovaným výkladem NSS bude teprve nutno v územně plánovací dokumentaci, tj. v ZÚR rozhodnout, který z obou koridorů bude převzat do ZÚR. Rozhodně to nebudou oba, neboť pro konflikt*



*s NATURA2000 bude nutné dokazovat, který z těchto dvou koridorů je méně škodlivý pro oblasti NATURA a pouze tento koridor bude moci být převzat do ZÚR.*

#### Odůvodnění zamítnutí námítky 27.:

Námítka nemá zákonné náležitosti.

Stavební úřad posoudil obsah vznesené námítky 27 tohoto účastníka řízení s jejím zamítavým vyhodnocením m.j. v těchto souvislostech a s těmito závěry odůvodnění :

- a) Stavební úřad posouzením shledal rozpor v závěrech usnesení NSS č.j. 9 Ao 3/2009 – 59 ze dne 18.11.2009 v záležitosti závaznosti v PÚR 2008 *obecně vyjádřených záměrech* pro pořizování a vydávání zásad územního rozvoje, územních a regulačních plánů porovnáním s konkrétními závěry v rozsudku NSS č.j. 1 Ao 1/2009-185 ze dne 23.9.2009, ve kterém je m.j. uvedeno :  
*„...“Republikové“, tedy celostátní priority územního plánování a plochy a koridory republikového, tedy celostátního a mezinárodního významu [srov. §32 odst. 1 písm. a) a d) stavebního zákona] vymezuje vláda v politice územního rozvoje. Tyto plochy a koridory jsou závazné pro zásady územního rozvoje vydávané na úrovni krajů (§ 31 odst. 4 stavebního zákona)....“*
- b) Podle judikátu Nejvyššího správního soudu, kterým rozsudek NSS č.j. 1 Ao 1/2009-185 ze dne 23.09.2009 nepochybně je, protože představuje konkrétní rozhodovací praxi NSS – stavební úřad posuzoval žádost záměru žadatele m.j. z hlediska tzv. pozitivního a negativního vymezení ploch a koridorů nadmístního, u záměru žadatele pak ploch a koridoru R52 celostátního a mezinárodního významu v „PÚR 2008“ v souladu s ustanovení § 31 odst. 4 stavebního zákona a dospěl k závěru, že záměr žadatele v jeho žádosti je z tohoto aspektu v souvislostech ustanovení §§ zákona č. 416/2009 Sb., *o urychlení výstavby dopravní infrastruktury*, plně v souladu ve smyslu posouzení dle § 90 odst. a) stavebního zákona, resp. že je plně v souladu s jiným relevantním podkladem stavebním zákonem určeným (zde : „PÚR 2008“) jako nástroj k rozhodování o změnách v území a vydání rozhodnutí k žádosti záměru žadatele dle § 92 stavebního zákona.

#### Námítka 28.:

*V této souvislosti je nutné poukázat na existující autorizovanou studii O. Volfa: „Hodnocení vlivů dle §4 5 i zákona č. 114/1992 Sb., v platném znění, záměru - rychlostní silniční spojení Brna s Vídní na základě podkladů k záměrům: R52 Pohořelice - Mikulov, 1/55, Břeclav - obchvat, R55 - úsek obchvat Břeclavi a návrhu ÚP VÚC Břeclavska“.*

*Tato studie jako jediná porovnávala celé varianty spojení Brna s Vídní přes Břeclav a přes Mikulov a ve vztahu k odborné studii zadané Ministerstvem dopravy (Ing. Kalčík, 2007) uzavřela, že trasa přes Břeclav je výhodnější.*

*Územní řízení tedy nelze nyní vést a žádost o územní rozhodnutí je nutné neprodleně zamítnout.*

#### Odůvodnění zamítnutí námítky 28.:

Námítka nemá zákonné náležitosti.

Stavební úřad v návaznosti a s odkazem na své předešlé uvedené odůvodnění zamítnutí k námitkám 12. až 17. tohoto účastníka řízení, z hlediska vyhodnocení věcného obsahu námítky shrnuje, že posuzování je stavebním úřadem vyhodnoceno v odůvodnění tohoto rozhodnutí samostatně - níže, podle jednotlivých odstavců § 90 stavebního zákona, a z důvodu neexistence podkladu pro rozhodování dle § 90 odst. a) stavebního zákona v podobě územně plánovací dokumentace pořízené a vydané po schválení Politiky územního rozvoje České republiky 2008 – *schválené usnesením vlády České republiky č. 929/2009 dne 20. července 2009, vyhlášené Sdělením MMR dne 14. srpna 2009 ve Sbírce zákonů ČR pod č. 270/2009, částka 81 ze dne 26. srpna 2009 (dále také „PÚR 2008“),* stavební úřad uplatnil ve své činnosti posouzení předmětné žádosti žadatele ustanovení PÚR 2008 přímo.

Na podkladu shledaných závěrů stavebního úřadu výše uvedených stavební úřad shrnuje, že k záměru žadatele neshledal důvodným zabývat se a posuzovat varianty řešení, které namítá tento účastník řízení ve své námitce.

#### Námitka 29.:

*Územní řízení lze vést pouze na základě souladu s územně plánovací dokumentací. PÚR podle stavebního zákona není územně plánovací dokumentace, takže nelze nijak konstruovat, že lze územní rozhodnutí opřít pouze o PÚR..*

#### Odůvodnění zamítnutí námitky 29.:

Námitka nemá zákonné náležitosti.

Stavební úřad rozhodoval v souladu s územně plánovací dokumentací, což je odůvodněno v části odůvodnění § 90 stavebního zákona.

#### Námitka 30.:

*Městský úřad Mikulov, Odbor územního plánování a stavebního řádu, jako stavební úřad zaslal dně 18. 03. 2010 Krajskému úřadu JMK žádost o metodickou pomoc ve věci vydání územního rozhodnutí o umístění stavby „Rychlostní silnice R52, stavba 5206 Perná - st.hranice CR/Rakousko“ a uvedl, že se jedná se o stavbu dopravní infrastruktury, která je vymezena v platné politice územního rozvoje, avšak není vymezena jako veřejně prospěšná stavba v územně plánovací dokumentaci. Stavební úřad tímto požádal nadřízený orgán, o vydání metodického pokynu k postupu při uplatnění zákona č. 416/2009 Sb., o urychlení výstavby dopravní infrastruktury, konkrétně o sdělení, zda je pro vydání územního rozhodnutí o umístění této stavby nutné požadovat po žadateli souhlasy vlastníků dotčených pozemků, dle ustanovení § 86 odst. 3 stavebního zákona. Krajský úřad zaslal odpověď č. j. JMK 40263/2010 ze dne 22. 03. 2010, kde uvedl, že „Odpověď na dotaz zní: pro vydání územního rozhodnutí pro umístění stavby dopravní infrastruktury, vymezené pouze v politice územního rozvoje není třeba po navrhovateli stavby požadovat souhlasy vlastníků pozemků dotčených stavbou dle ustanovení § 86 odst. 3 stavebního zákona, neboť dle výše uvedeného lze pozemky vyvlastnit. Zde je nutné ale upozornit, že zákona č. 416/2009 Sb., o urychlení výstavby dopravní infrastruktury, sice zmiňuje Politiku územního rozvoje (která však dle stavebního zákona není územně plánovací dokumentace) v souvislosti s otázkou možného vyvlastnění, ale ani tento zákon nezbavuje stavební úřad povinnosti mít k rozhodování o územním řízení právoplatnou územně plánovací dokumentaci. Tedy stavební úřad musí mít k dispozici územně plánovací dokumentace, která je plně souladná (tj. ZÚR nebo ÚP VÚC musí být ve shodě s ÚP dotčených obcí, jinak podle nesouladných částí nelze rozhodovat). Tedy, i když otázka vyvlastnění je opírána i o Politiku územního rozvoje, samotné územní řízení nemůže probíhat pouze na základě Politiky územního rozvoje, ale pouze na základě souladné územně plánovací dokumentace, a to znamená i na základě souhlasných stanovisek SEA na úrovni ZUR nebo ÚP VÚC a SEA pro ÚP dotčených obcí.*

#### Odůvodnění zamítnutí námitky 30.:

Námitka nemá zákonné náležitosti. Je věcí nadřízeného orgánu posoudit správnost postupu stavebního úřadu.

Stavební úřad doplňuje, že posoudil obsah vznesené námitky 30. tohoto účastníka řízení s jejím zamítavým vyhodnocením m.j. v těchto souvislostech a s těmito závěry odůvodnění:

- a) pro stavební úřad, který je povinen postupovat ve své činnosti dle ustanovení stavebního zákona, byly v jeho posuzování a rozhodování v území k žádosti záměru žadatele rozhodné zejména tyto skutečnosti:

- dne 27. 11. 2009 vstoupil v platnost a účinnost zákon č. 416/2009 Sb., *o urychlení výstavby dopravní infrastruktury*, vyhlášený ve Sbírce zákonů ČR pod č. 419/2009, částka 135 ze dne 27. 11. 2009 (dále jen „zákon č. 416/2009 Sb.“).  
Ve smyslu přechodného ustanovení § 6 zákona č. 416/2009 Sb. se správní řízení zahájena přede dnem nabytí účinnosti tohoto zákona dokončí podle dosavadních předpisů., tj. podle zákona č. 183/2006 Sb., stavební zákon, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „*stavební zákon*“) a zákona č. 184/2006 Sb., o vyvlastnění, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „*zákon o vyvlastnění*“). Dle přechodného ustanovení § 6 zákona 416/2009 Sb. se na stavby dopravní infrastruktury definované v § 2 odst. 1 písm. k) bodu I. stavebního zákona tj. *například stavby pozemních komunikací, drah, vodních cest, letišť a s nimi souvisejících zařízení* s účinnosti ode dne 27. 11. 2009 vztahuje rovněž zákon č. 416/2009 Sb.
- žádost záměru žadatele, předmět posouzení v tomto rozhodnutí, byla na stavební úřad žadatelem podána dne 25. 02. 2010 a vztahuje se na ni její posouzení dle ustanovení zákona č. 416/2009 Sb.
- podle § 3 odst. 1 zákona č. 416/2009 Sb. lze odejmout nebo omezit vlastnické právo k pozemkům nebo stavbám potřebným k uskutečnění dopravní infrastruktury definované pro účely tohoto zákona ustanovením § 1 odst. 2. Za stavby dopravní infrastruktury se dle ustanovení § 1 odst. 2 zákona č. 416/2009 Sb. považují stavby definované v § 2 odst. 1 písm. k) bod 1. *stavebního zákona* a stavby s nimi související, které jsou umístěvané v plochách a koridorech vymezených v platné politice územního rozvoje *nebo* veřejně prospěšné stavby vymezené v územně plánovací dokumentaci
- usnesením vlády ČR č. 929 ze dne 20. 07. 2009 a vyhlášením dne 26. 08. 2009 ve Sbírce zákonů ČR sdělením Ministerstva pro místní rozvoj č. 270/2009 Sb. ze dne 14. 08. 2009 vstoupila v platnost a účinnost Politika územního rozvoje České republiky 2008 (dále také „PÚR 2008“)
- ve smyslu ustanovení § 90 odst. a) stavebního zákona nemá stavební úřad k dispozici relevantní podklad pro rozhodování v podobě územně plánovací dokumentace pořízené a vydané po schválení „PÚR 2008“ a proto, ve smyslu ustanovení §54 odst. 5 stavebního zákona, stavební úřad uplatnil v souladu s metodickými pokyny Ministerstva pro místní rozvoj ustanovení PÚR 2008 přímo ve své činnosti posuzování souladu žadatelem navrženého umístění záměru v jeho žádosti a rozhodování dle § 31 odst. 4. stavebního zákona.
- posouzením z hlediska § 32 odst. 1. písm. a), d) stavebního zákona je dokumentace záměru žadatele shledána plně v souladu s „PÚR 2008“, kterou byly m.j. vymezeny plochy dopravního koridoru Pohořelice–Mikulov–Drasenhöfen/Rakousko (E 461) rychlostní silnice R 52 nadmístního celostátního a mezinárodního významu.

Tento závěr stavebního úřadu je plně v souladu s účastníkem řízení upomínanou obecnou závazností rozsudku Nejvyššího správního soudu č.j. 1 Ao 1/2009-185 ze dne 23.9.2009, ve kterém je m.j. uvedeno : „...*“Republikové“, tedy celostátní priority územního plánování a plochy a koridory republikového, tedy celostátního a mezinárodního významu [srov. §32 odst. 1 písm. a) a d) stavebního zákona] vymezuje vláda v politice územního rozvoje. Tyto plochy a koridory jsou závazné pro zásady územního rozvoje vydávané na úrovni krajů (§ 31 odst. 4 stavebního zákona)....”*

Tedy podle tohoto judikátu Nejvyššího správního soudu stavební úřad posuzoval žádost záměru žadatele m.j. z hlediska tzv. pozitivního a negativního vymezení ploch a koridorů nadmístního, u záměru žadatele pak ploch a koridoru R52 celostátního a mezinárodního významu v „PÚR 2008“ v souladu s ustanovením § 31 odst. 4 stavebního zákona a dospěl k závěru, že záměr žadatele v jeho žádosti je z tohoto aspektu v souvislostech ustanovení §§ zákona č. 416/2009 Sb., *o urychlení výstavby dopravní infrastruktury*, plně v souladu ve smyslu posouzení dle § 90 odst. a) stavebního zákona, resp. že je plně v souladu s jiným relevantním podkladem stavebním zákonem určeným (zde : „PÚR 2008“) jako nástroj k rozhodování o změnách v území a vydání rozhodnutí k žádosti záměru žadatele dle § 92 stavebního zákona;

Námítka 31.:

*Koridor R52 posuzovaný v procesu EIA (včetně zde neseznatelných křižovatek a neseznatelného vedení doprovodné komunikace) není totožný ani s koridorem R52 v ÚP města Mikulov ani s trasou R5206 v žádosti o územní rozhodnutí a je tak z těchto i dalších důvodů v rozporu. Pokud žadatel změnil jakékoliv části záměru R5206 nebo některé části záměru nebyly projednány v procesu EIA, žadatel byl povinen si ve smyslu zákona č. 100/2010 Sb. požádat o vydání vyjádření MŽP, zda tato změna vyžaduje či nikoliv nové stanovisko EIA. Bez tohoto vyjádření a příp. bez nového stanoviska EIA nelze žádnou stavbu umisťovat, pokud může mít negativní vliv na životní prostředí ve smyslu cit. zákona.*

Odůvodnění zamítnutí námítky 31.:

Námítka nemá zákonné náležitosti.

Stavební úřad dále sděluje, že při rozhodování v roce 2010 vycházel z těchto souvislostí a s těmito závěry odůvodnění:

- a) pro stavební úřad, který je povinen postupovat ve své činnosti dle ustanovení stavebního zákona, byly v jeho posuzování a rozhodování v území k žádosti záměru žadatele rozhodné zjm. tyto skutečnosti:
- dne 27. 11. 2009 vstoupil v platnost a účinnost zákon č. 416/2009 Sb., o urychlení výstavby dopravní infrastruktury, vyhlášený ve Sbírce zákonů ČR pod č. 419/2009, částka 135 ze dne 27. 11. 2009 (dále jen „zákon č. 416/2009 Sb.“).  
Ve smyslu přechodného ustanovení § 6 zákona č. 416/2009 Sb. se správní řízení zahájená přede dnem nabytí účinnosti tohoto zákona dokončí podle dosavadních předpisů, tj. podle zákona č. 183/2006 Sb., stavební zákon, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „stavební zákon“) a zákona č. 184/2006 Sb., o vyvlastnění, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o vyvlastnění“). Dle přechodného ustanovení § 6 zákona 416/2009 Sb. se na stavby dopravní infrastruktury definované v § 2 odst. 1 písm. k) bodu I. stavebního zákona tj. *například stavby pozemních komunikací, drah, vodních cest, letišť a s nimi souvisejících zařízení* s účinností ode dne 27. 11. 2009 vztahuje rovněž zákon č. 416/2009 Sb.
  - žádost záměru žadatele, předmět posouzení v tomto rozhodnutí, byla na stavební úřad žadatelem podána dne 25. 02. 2010 a vztahuje se na ni její posouzení dle ustanovení zákona č. 416/2009 Sb.
  - podle § 3 odst. 1 zákona č. 416/2009 Sb. lze odejmout nebo omezit vlastnické právo k pozemkům nebo stavbám potřebným k uskutečnění dopravní infrastruktury definované pro účely tohoto zákona ustanovením § 1 odst. 2. Za stavby dopravní infrastruktury se dle ustanovení § 1 odst. 2 zákona č. 416/2009 Sb. považují stavby definované v § 2 odst. 1 písm. k) bod 1. *stavebního zákona* a stavby s nimi související, které jsou umisťované v plochách a koridorech vymezených v platné politice územního rozvoje *nebo* veřejně prospěšné stavby vymezené v územně plánovací dokumentaci
  - usnesením vlády ČR č. 929 ze dne 20. 07. 2009 a vyhlášením dne 26. 08. 2009 ve Sbírce zákonů ČR sdělením Ministerstva pro místní rozvoj č. 270/2009 Sb. ze dne 14.08.2009 vstoupila v platnost a účinnost Politika územního rozvoje České republiky 2008 (dále také „PÚR 2008“)
  - ve smyslu § 90 odst. a) stavebního zákona nemá stavební úřad k dispozici relevantní podklad pro rozhodování v podobě územně plánovací dokumentace pořízené a vydané po schválení „PÚR 2008“ a proto, ve smyslu § 54 odst. 5 stavebního zákona, stavební úřad uplatnil ustanovení PÚR 2008 přímo ve své činnosti posuzování souladu žadatelem navrženého umístění záměru v jeho žádosti a rozhodování dle § 31 odst. 4. stavebního zákona.
  - posouzením z hlediska § 32 odst. 1. písm. a), d) stavebního zákona je dokumentace záměru žadatele shledána plně v souladu s „PÚR 2008“, kterou byly m.j. vymezeny plochy dopravního koridoru Pohořelice–Mikulov–Drasenhöfen/Rakousko (E 461) rychlostní silnice R 52 nadmístního celostátního a mezinárodního významu.

- posouzením „PÚR 2008“ s dokumentací EIA „Rychlostní silnice R52 Pohořelice – Mikulov (Drasenhofen), zpracovatele HBH Projekt spol. s r.o., listopad 2003 (dále také „dokumentace EIA R52“) a s žádostí záměru žadatele, stavební úřad shledal, že účastníkem řízení námitkou 31. rozporovaná totožnost koridoru R52 v dokumentaci EIA R52 s vymezením koridoru R52 „v ÚP města Mikulov“ není v kontextu výše uvedených skutečností relevantní pro vydání rozhodnutí dle § 92 stavebního úřadu. Účastníkem řízení namítaný rozpor z porovnání trasy R5206 v žádosti o územní rozhodnutí (žádosti záměru žadatele) s dokumentací EIA R52 a „PÚR 2008“ nebyl po vyhodnocení stavebního úřadu shledán.

Tento závěr stavebního úřadu je plně v souladu s účastníkem řízení upomínanou obecnou závazností rozsudku Nejvyššího správního soudu č.j. 1 Ao 1/2009-185 ze dne 23.09.2009, ve kterém je m.j. uvedeno : „...*“Republikové“, tedy celostátní priority územního plánování a plochy a koridory republikového, tedy celostátního a mezinárodního významu [srov. §32 odst. 1 písm. a) a d) stavebního zákona] vymezuje vláda v politice územního rozvoje. Tyto plochy a koridory jsou závazné pro zásady územního rozvoje vydávané na úrovni krajů (§ 31 odst. 4 stavebního zákona)....”*

Tedy podle tohoto judikátu Nejvyššího správního soudu stavební úřad posuzoval žádost záměru žadatele m.j. z hlediska tzv. pozitivního a negativního vymezení ploch a koridorů nadmístního, u záměru žadatele pak ploch a koridoru R52 celostátního a mezinárodního významu v „PÚR 2008“ v souladu s ustanovením § 31 odst. 4 stavebního zákona a dospěl k závěru, že záměr žadatele v jeho žádosti je z tohoto aspektu v souvislostech ustanovení §§ zákona č. 416/2009 Sb., o urychlení výstavby dopravní infrastruktury, plně v souladu ve smyslu posouzení dle § 90 odst. a) stavebního zákona, resp. že je plně v souladu s jiným relevantním podkladem stavebním zákonem určeným (zde : „PÚR 2008“) jako nástroj k rozhodování o změnách v území a vydání rozhodnutí k žádosti záměru žadatele dle § 92 stavebního zákona.

Při posuzování tohoto rozhodnutí stavební úřad vycházel z upravené – zúžené projektové dokumentace, nových posouzení dotčených orgánů a vlastníků veřejné dopravní a technické infrastruktury a platných územně plánovacích dokumentací. Přičemž zjistil, že návrh je se všemi těmito aspekty v souladu.

#### Námitka 32.:

*Křižovatka na R5206 mezi bývalou celnicí a státní hranicí nebyla posouzena procesem EIA, takže bez stanoviska EIA pro tuto stavbu nelze záměr R5206 umístit.*

#### Odůvodnění zamítnutí námitky 32.:

Námitka nemá zákonné náležitosti.

Jedná se o stavební objekt, který již není součástí tohoto rozhodnutí a bude předmětem samostatné etapy. Tato námitka se tedy stala pro stavbu, která je předmětem tohoto rozhodnutí irelevantní.

#### Námitka 33.:

*Samotné vydání stanoviska EIA pro R52 je nezákonné, neboť nedošlo k posouzení přeshraničních vlivů na životní prostředí dle zákona č. 110/2001 Sb.. Toto je stavebnímu úřadu tímto připomenuto a stavební úřad nemůže v dobré víře pokračovat v řízení neb by vedl řízení, které je předem odsouzeno k zrušení soudem.*

#### Odůvodnění zamítnutí námitky 33.:

Námitka nemá zákonné náležitosti.

Stavební úřad posoudil obsah vznesené námitky 33. tohoto účastníka řízení s jejím zamítavým vyhodnocením m.j. v těchto souvislostech a s těmito závěry odůvodnění:

- a) stavební úřad shledal, že podle účastníkem řízení namítaným předpisem č. 110/2001 Sb., nařízení vlády ze dne 17. ledna 2001 kterým se stanoví další vozidla, která mohou být vybavena zvláštním zvukovým výstražným zařízením doplněným zvláštním výstražným

*světlem modré barvy, nemohly být stanoviskem EIA pro R52 posouzeny přeshraniční vlivy na životní prostředí neboť tímto účastníkem řízení v námitce 33. citovaný předpis se na takové posouzení vůbec nevztahuje a účastník řízení z tohoto hlediska nemůže konstatovat nezákonnost stanoviska EIA pro R52. (D52)*

- b) stavební úřad se domnívá, že tento účastník řízení svou námitkou 33. zřejmě namítá období jím uvedeného námitkou 19., ke které stavební úřad shledal, že v obsahu stanoviska o hodnocení vlivů podle § 10 zákona č. 100/2001 Sb. o posuzování vlivů na životní prostředí, vydaném Ministerstvem životního prostředí (MŽP) pod č.j. 4061/POVI/05 dne 13. 05. 2005, vztahujícím se m.j. k záměru žadatele, je m.j. sděleno následující:

*„V dopise č.j. BMLFUW-UW-1.4.2/0009-V/1/2004 Spolkového ministerstva pro zemědělství a lesní hospodářství, životní prostředí a vodní hospodářství se uvádí (vyjádření k dokumentaci EIA): „Nebyla doručena žádná zamítavá stanoviska. Republika Rakousko nemá k plánovanému záměru žádné připomínky, žádá však o předání dokumentů a rozhodnutí vydaných v dalším průběhu řízení. Pro uskutečnění bilaterálních konzultací není v současném okamžiku z pohledu rakouské strany důvod.“ Všechny dokumenty jsou postupovány rakouské straně. Přitom jsou zároveň vypořádávána vyjádření došlá z rakouské strany“.*

V souladu s ustanovením § 4 odst. 7 stavebního zákona stavebnímu úřadu nepřísluší hodnotit obsah vydaných opatření dotčených orgánů podle zvláštních právních předpisů ve smyslu § 4 odst. 2 písm. a), b) a odst. 6 stavebního zákona, za které je rovněž považováno stanovisko Ministerstva životního prostředí č. j. 4061/OPVI/05 ze dne 13. 05. 2005. Stavební úřad shledal, že stavebním zákonem věcně k záměru žadatele vyžadované stanovisko o hodnocení vlivů podle § 10 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, bylo doložením stanoviska MŽP č. j. 4061/OPVI/05 ze dne 13. 05. 2005 žadatele věcně splněno. Podle § 4 odst. 7 stavebního zákona je stavební úřad pouze oprávněn projednávat protichůdná stanoviska nebo protichůdná závazná stanoviska dotčených orgánů a požadavek účastníka řízení (...*“Do doby předložení takového stanoviska EIA je nutné územní řízení zastavit“* ...) jde za rámec tohoto ustanovení stavebního zákona a stavební úřad by jakoukoli obdobnou činností přesáhl podle § 89 odst. 5 stavebního zákona rozsah své působnosti.

Dále stavební úřad doplňuje, že v řízení o zúženém záměru žadatele, bylo postupováno v souladu se změnou zákona č. 100/2001 Sb., a bylo vydáno k předloženému záměru příslušným orgánem – Ministerstvem životního prostředí dne 23. 03. 2016, pod č. j. 19817/ENV/16 závazné stanovisko k ověření souladu a dne 05. 01. 2018 stejným orgánem závazné stanovisko pod č. j. MZP/2017/710/3057 k ověření změn záměru.

#### Námitka 34.:

*Bez posouzení EIA o přeshraničních vlivech nelze umístit žádnou stavbu, u níž lze očekávat negativní přeshraniční vliv na životní prostředí. Do doby předložení takového stanoviska EIA je nutné územní řízení zastavit. Ministerstvo životního prostředí přiznalo, že přeshraniční vlivy vedení komunikace R52 a návazné rakouské dálnice A5 existují a proto je posuzování EIA pro A5 s účastní MŽP prováděno jako přeshraniční. Požaduje se proto přezkum tohoto stanoviska podle ust. § 149 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád.*

#### Odůvodnění zamítnutí námítky 34.:

Námitka nemá zákonné náležitosti.

Stavební úřad posoudil obsah vznesené námítky 34. tohoto účastníka řízení s jejím zamítavým vyhodnocením m.j. v těchto souvislostech a s těmito závěry odůvodnění :

- a) stavební úřad shledal, že tento účastník řízení námitkou 34. namítá období jím uvedeného námitkou 19., ke které stavební úřad shledal, že v obsahu stanoviska o hodnocení vlivů podle § 10 zákona č. 100/2001 Sb. o posuzování vlivů na životní prostředí, vydaném Ministerstvem životního prostředí (MŽP) pod č.j. 4061/POVI/05 dne 13. 05. 2005, vztahujícím se m.j. k záměru žadatele, je m.j. sděleno následující:

*„V dopise č. j. BMLFUW-UW-1.4.2/0009-V/1/2004 Spolkového ministerstva pro zemědělství a lesní hospodářství, životní prostředí a vodní hospodářství se uvádí (vyjádření k dokumentaci EIA): „Nebyla doručena žádná zamítavá stanoviska. Republika Rakousko nemá k plánovanému záměru žádné připomínky, žádá však o předání dokumentů a rozhodnutí vydaných v dalším průběhu řízení. Pro uskutečnění bilaterálních konzultací není v současném okamžiku z pohledu rakouské strany důvod.“ Všechny dokumenty jsou postupovány rakouské straně. Přitom jsou zároveň vypořádávána vyjádření došlá z rakouské strany“.*

V souladu s ustanovením § 4 odst. 7 stavebního zákona stavebnímu úřadu nepřísluší hodnotit obsah vydaných opatření dotčených orgánů podle zvláštních právních předpisů ve smyslu § 4 odst. 2 písm. a), b) a odst. 6 stavebního zákona, za které je rovněž považováno stanovisko Ministerstva životního prostředí č. j. 4061/OPVI/05 ze dne 13. 05. 2005. Stavební úřad shledal, že stavebním zákonem věcně k záměru žadatele vyžadované stanovisko o hodnocení vlivů podle § 10 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, bylo doložením stanoviska MŽP č. j. 4061/OPVI/05 ze dne 13. 05. 2005 žadatele věcně splněno. Podle § 4 odst. 7 stavebního zákona je stavební úřad pouze oprávněn projednávat protichůdná stanoviska nebo protichůdná závazná stanoviska dotčených orgánů a požadavek účastníka řízení (...*“Do doby předložení takového stanoviska EIA je nutné územní řízení zastavit“* ...) jde za rámec tohoto ustanovení stavebního zákona a stavební úřad by jakoukoli obdobnou činností přesáhl podle § 89 odst. 5 stavebního zákona rozsah své působnosti.

- b) stavební úřad v záležitosti požadavku tohoto účastníka řízení na přezkum stanoviska Ministerstva životního prostředí č.j. 4061/POVI/05 ze dne 13. 05. 2005 (dále také „stanovisko EIA“) podle ustanovení § 149 správního řádu shledal následující:

Podle českého práva se u stanoviska EIA nejedná o závazné rozhodnutí dotčeného orgánu a podle stávající praxe českého správního soudnictví (vč. praxe Nejvyššího správního soudu) byly všechny podané žaloby proti stanoviskům EIA správními soudy odmítnuty, a to i přes argumentaci žalobců opírající se o požadavky evropského práva, konkrétně článku 10a směrnice EIA a obdobného výkladu žalobců z ustanovení článku 2 odst. 5 a 9 odst. 2 a 4 Aarhuské úmluvy, na jejímž základě byl čl. 10a do směrnice EIA vložen. Rovněž kasační stížnosti k NSS podané žalobci proti rozsudkům správních soudů nižších stupňů v této záležitosti byly NSS odmítnuty s tím, že směrnice EIA (ani Aarhuská úmluva) nevyžadují, aby stanoviska EIA byla soudem přezkoumávána samostatně (přímo), ale že postačuje jejich přezkoumání v pozdější fázi, pokud jsou zároveň splněny podmínky spravedlnosti, nestrannosti, včasnosti a finanční dostupnosti takového přezkumu. Takovouto možnost podle NSS představuje postup dle § 75 odst. 2 s.r.s., tedy možnost přezkoumat k návrhu žalobce stanovisko EIA jako akt jenž jsou podkladem žalobou napadeného rozhodnutí. Tento názor a výklad NSS byl ještě napaden ústavními stížnostmi, ale Ústavní soud všechny stížnosti odmítl jako zjevně neopodstatnělé, když se zcela ztotožnil s názory NSS.

Na podkladu výše shledaných závěrů o možnostech a způsobech samostatného přezkumustanoviska EIA stavební úřad dospěl k závěru – zamítnutí požadavku na přezkum dle § 149 správního řádu pro zjevnou nemožnost takového samostatného procesu před vydáním rozhodnutí k žádosti záměru žadatele.

#### Námítka 35.:

*Podle rozsudku NSS č. 1 As 111/2008-363 ze dne 20. května 2009 je judikováno, že „ ... - byla-li daná varianta v procesu SEA vybrána nezákonně, nemůže být další rozhodnutí (tj. stanovisko EIA), které stojí na tomto podkladu, zákonně“ a „je-li nezákonné stanovisko SEA, je tím samým nezákonné i stanovisko EIA “.*

*V žádném právoplatném ÚP VÚC nejen nebyl nikdy koridor R52 závazně ani směrně schválen, ale na tento ÚP VÚC nebyla nikdy provedena SEA. Jedinou platnou SEA tedy i z tohoto pohledu je SEA „k návrhu koncepce rozvoje dopravních sítí v České republice do roku 2010“,*

*kteřé MŽP vydalo pod čj. /11862/1137/700/1412/OPVŽ/99 dne 24.06.1999 a tato SEA R52 neschválila, ale požadovala posouzení variant, tj. výběr z variant R52 a R55.*

*Tedy protože proces EI A pro R52 nemá oporu v právoplatné SEA, je sám ve smyslu daného rozsudku NSS protiprávní.*

*Stavební úřad je tedy povinen zamítnout žádost o územní rozhodnutí z důvodu absence kriticky důležitého právně platného stanoviska SEA.*

#### Odůvodnění zamítnutí námitky 35.:

Námitka nemá zákonné náležitosti.

Stavební úřad posoudil obsah vznesené námitky 35. tohoto účastníka řízení s jejím zamítavým vyhodnocením m.j. v těchto souvislostech a s těmito závěry odůvodnění:

Námitku nezákonnosti SEA a následně tedy i nezákonnosti stanoviska EIA k této stavbě, nepřísluší stavebnímu úřadu z pohledu jeho kompetencí daných zákonem posuzovat. Stanovisko EIA je jedním z podkladů pro povolení stavby.

Podle českého práva se u stanoviska EIA nejedná o závazné rozhodnutí dotčeného orgánu a podle stávající praxe českého správního soudnictví (vč. praxe Nejvyššího správního soudu) byly všechny podané žaloby proti stanoviskům EIA správními soudy odmítnuty, a to i přes argumentaci žalobců opírající se o požadavky evropského práva, konkrétně článku 10a směrnice EIA a obdobného výkladu žalobců z ustanovení článku 2 odst. 5 a 9 odst. 2 a 4 Aarhuské úmluvy, na jejímž základě byl čl. 10a do směrnice EIA vložen. Rovněž kasační stížnosti k NSS podané žalobci proti rozsudkům správních soudů nižších stupňů v této záležitosti byly NSS odmítnuty s tím, že směrnice EIA (ani Aarhuská úmluva) nevyžadují, aby stanoviska EIA byla soudem přezkoumávána samostatně (přímo), ale že postačuje jejich přezkoumání v pozdější fázi, pokud jsou zároveň splněny podmínky spravedlnosti, nestrannosti, včasnosti a finanční dostupnosti takového přezkumu.

Dále stavební úřad doplňuje, že v řízení o zúženém záměru žadatele, bylo postupováno v souladu se změnou zákona č. 100/2001 Sb., a bylo vydáno k předloženému záměru příslušným orgánem – Ministerstvem životního prostředí dne 23. 03. 2016, pod č. j. 19817/ENV/16 závazné stanovisko k ověření souladu a dne 05. 01. 2018 stejným orgánem závazné stanovisko pod č. j. MZP/2017/710/3057 k ověření změn záměru.

Takovou možnost podle NSS představuje postup dle § 75 odst. 2 s.ř.s., tedy možnost přezkoumat k návrhu žalobce stanovisko EIA jako akt, jenž je podkladem žalobou napadeného rozhodnutí. Tento názor a výklad NSS byl ještě napaden ústavními stížnostmi, ale Ústavní soud všechny stížnosti odmítl jako zjevně neopodstatnělé, když se zcela ztotožnil s názory NSS.

#### Námitka 36.:

*Návazné rakouské stanovisko EIA pro A5 Státní hranice - Drasenhofen - Poysbrunn nebylo doposud vydáno, a tedy není možné ani zajistit návaznost R52 na rakouskou A5 jak tvrdí žados o vydání územního rozhodnutí. Žádost o územní rozhodnutí pro R5206 je tedy zcela zmatečná.*

#### Odůvodnění zamítnutí námitky 36.:

Námitka nemá zákonné náležitosti.

Namítající blíže nespecifikuje, v čem zmatečnost vedeného řízení spočívá. Nicméně vznesená námitka již byla odůvodněna v předešlých námitkách výše.

#### Námitka 37.:

*Obce Bavorsy a Perná přijaly stavební uzávěry, které dokumentace pro územní rozhodnutí (DUR) nerespektuje.*

#### Odůvodnění zamítnutí námitky 37.:

Námitka nemá zákonné náležitosti.

Dále stavební úřad sděluje, že zúžením žádosti se tato námitka stala v tomto zúženém návehu stavby irelevantní.



Námítka 39.:

*Podle ust. § 88 stavební úřad územní řízení přeruší, kromě důvodů uvedených ve správním řádu, také v případě, že záměr klade takové požadavky na veřejnou dopravní a technickou infrastrukturu, že jej nelze bez vybudování příslušných nových staveb a zařízení nebo úpravy stávajících realizovat, a zároveň vyzve žadatele k předložení plánovací smlouvy. V daném případě žádost o územní rozhodnutí obsahuje nedořešenou mimoúrovňovou křižovatku mezi bývalou celnicí a státní hranicí s Rakouskem, kde jsou i rampy, které nikam smysluplně nevedou. Toto neseznatelné využití území je v rozporu se zásadními principy dle stavebního zákona.*

Odůvodnění zamítnutí námítky 39.:

Námítka nemá zákonné náležitosti.

Stavební úřad posoudil obsah vznesené námítky 39. tohoto účastníka řízení s jejím zamítavým vyhodnocením m.j. v těchto souvislostech a s těmito závěry odůvodnění:

Tak, jak bylo uvedeno výše, v námitce č.38, ustanovení § 88 stavebního zákona je v kontextu žádosti o vydání územního rozhodnutí o umístění výše uvedené stavby zcela irelevantní. Stavba R 5206 nevyžaduje nové nároky na veřejnou dopravní a technickou infrastrukturu. Stavební úřad rozhoduje v územním rozhodnutí o návrhu tak, jak byl podán a jelikož se k navržené projektové dokumentaci kladně vyjádřily taktéž dotčené orgány, ošetřující specializovanou část stavby, nepřísluší stavebnímu úřadu jakkoliv posuzovat, měnit či navrhovat změnu předloženého návrhu, stejně tak, jako i žádnému z účastníků řízení, případně hodnotit její navržení.

Dále stavební úřad sděluje, že část námítky, týkající se mimoúrovňové křižovatky MUK Jih, se zúžením žádosti tato námitka stala v tomto řízení irelevantní, jelikož tato křižovatka bude součástí další samostatné etapy.

Námítka 40.:

*Navrhované řešení pro R52 obsahuje nedořešenou mimoúrovňovou křižovatku mezi bývalou celnicí a státní hranicí s Rakouskem, kde jsou i rampy vedoucí do Rakouska. Tato věc není s rakouskou stranou uzavřena a to proto, že Ministerstvo dopravy po zrušení ÚP VÚC Břeclavsko ztratilo mandát na jednání s rakouskou stranou a tato jednání nemohla být právoplatně dokončena. V daném případě se totiž musí nejprve uzavřít další mezivládní smlouva s Rakouskem, a to o přemostění potoka Včelínek. Tato mezivládní dohoda má však majetkoprávní dopady, a proto z ní nelze udělat politickou frašku jako s mezivládní dohodou o napojení R52 a A5.*

*Tato mezivládní dohoda musí podle článku 49 Ústavy být ratifikována oběma komorami Parlamentu.*

*K ničemu takovému doposud nedošlo a je tedy doloženo, že žadatel o územní rozhodnutí porušuje nejen zákony, ale i Ústavu ČR.*

*Nejprve vždy musí být rozhodnuto na nejvyšší úrovni, kde se ve věci rozhoduje, a teprve potom lze přijímat rozhodnutí, která navazují na nižších úrovních. Tedy bez platné a oběma komorami Parlamentu ratifikované mezinárodní smlouvy není možné vést řízení o územním rozhodnutí pro R5206, když se tento záměr dotýká hranice s Rakouskem a je zde nutné nejprve uzavřít mezivládní smlouvu o přemostění hraničního potoka Včelínek a tuto smlouvu ratifikovat.<sup>1)</sup>*

*Lze jen odkázat např. na dopis ministra dopravy čj. 358/2009-910-IPK/3 z 08. 06. 2009 v dané věci.*

*Poznamenává se, že tento typ ratifikované mezivládní smlouvy byl uzavírán pro všechna doposud realizovaná a plánovaná napojení silničních komunikací, kde bylo nutné překročit buď údolí, nebo vodoteč a kde tedy vznikají majetkové otázky pro realizaci stavby. Je možné odkázat např. na Smlouvu mezi Českou republikou a Spolkovou republikou Německo o stavbě hraničního mostu na společných státních hranicích na tahu evropské silnice E49 Praha (13. 07. 1995), Smlouvu mezi Českou republikou a Spolkovou republikou Německo o výstavbě hraničního mostu na společných státních hranicích s napojením na státní silnici I/26 a spolkovou silnici B 20 Praha (26. 07. 2001) o výstavbě silničního spojení v*

*Euroregionu Nisa, v prostoru mezi městy Hrádek nad Nisou v České republice, Bogatynia v Polské republice a Zittau/Žitava ve Spolkové republice Německo (05. 04. 2004).*

#### Odůvodnění zamítnutí námítky 40.:

Námítka nemá zákonné náležitosti.

Stavební úřad dopňuje, že posoudil obsah vznesené námítky 40. tohoto účastníka řízení s jejím zamítavým vyhodnocením m.j. v těchto souvislostech a s těmito závěry odůvodnění, kdy stavební úřad shledal, že usnesením vlády ČR č. 891/2008 ze dne 09. 07. 2008 v němž pod bodem 1) vláda svými kroky potvrzuje přípravné práce na R52, které bylo doplněno dne 22. 09. 2008 vydaným usnesením č. 1217 vlády ČR na které 23. 01. 2009 navázalo uzavření Dohody mezi vládou České republiky a Rakouskou spolkovou vládou o propojení české rychlostní silnice R 52 a rakouské dálnice A 5 na česko-rakouských hranicích, která vstoupila v platnost dne 16. 03. 2009 a byla vyhlášena Sdělením Ministerstva zahraničních věcí č. 40/2009 ve Sbírce mezinárodních smluv, částka 14 ze dne 15. května 2009. Tato smlouva je na vládní úrovni závaznou pro obě země.

#### Námítka 41.:

*Navrhovaný záměr R5206 nerespektuje podmínky stanovené ve stanovisku EIA a narušuje také zásadním způsobem krajinný ráz. Územní rozhodnutí musí ověřit, že dle § 10 odst. 4 zákona č. 100/2001 Sb. byly v dokumentaci pro územní rozhodnutí plnohodnotně zahrnuty relevantní podmínky stanoviska EIA. Toto se nestalo.*

*Toto musí být napraveno, jinak by proces žádosti o územní rozhodnutí byl zatížen těžkou právní vadou. Musí totiž být respektováno ust. § 92 stavebního zákona a ust. § 3 a § 50 odst. 3 správního řádu, neboť správní orgán je povinen zjistit všechny okolnosti pro ochranu veřejného zájmu (kterým je i ochrana přírody a krajiny dle stanoviska EIA) a dále i ust. § 50 odst. 1 správního řádu, neboť stanovisko EIA je nepominutelným podkladem pro vydání územního rozhodnutí (viz i ust. § 10 odst. 4 zákona č. 100/2001 Sb. v platném znění).*

#### Odůvodnění zamítnutí námítky 41.:

Námítka nemá zákonné náležitosti.

Stavební úřad posoudil obsah vznesené námítky 41. tohoto účastníka řízení s jejím zamítavým vyhodnocením m.j. v těchto souvislostech a s těmito závěry odůvodnění:

- a) stavební úřad shledal, že účastník řízení ve své námitce 41. není znalý obsahu spisu stavebním úřadem k žádosti záměru žadatele vedenému řízení, neboť v tomto spise je obsažen souhlas v závazném stanovisku dle § 12 odst. 2 zákona č. 114/1992 Sb. vydaném AOPK Správa chráněné krajinné oblasti Pálava pod zn. 00878/PA/2008/AOPK ze dne 28. 07. 2008, k dokumentaci záměru žadatele z hlediska ochrany krajinného rázu. Nově předložená zúžená část byla opět tímto orgánem posouzena a bylo vydáno závazné stanovisko dne 12. 01. 2017, pod č. j. SR//0522/JM/2016-3,
- b) stavební úřad shledal, že účastník řízení ve své námitce 41. není znalý obsahu spisu stavebním úřadem k žádosti záměru žadatele vedenému řízení, neboť v tomto spise je obsažen souhlas v závazném stanovisku dle § 12 odst. 2 zákona č. 114/1992 Sb. vydaném Městským úřadem Mikulov, odbor ŽP pod č. j. OPK/080001/26/00/SUCM/002 ze dne 23. 07. 2008, k dokumentaci záměru žadatele z hlediska ochrany krajinného rázu. Nově předložená zúžená část byla opět tímto orgánem posouzena a bylo vydáno závazné stanovisko Městským úřadem Mikulov, Odbor stavební a životního prostředí, orgán ochrany přírody a krajiny ze dne 15. 03. 2017, pod č. j. MUMI 17009069.
- c) stavební úřad svou činností posoudil žádost záměru žadatele a podle obsahu v žádosti žadatele záměru doloženého stanoviska Ministerstva životního prostředí č.j. 4061/OPVI/05 ze dne 13.05.2005, vydaného tímto dotčeným orgánem dle § 10 zákona č. 100/2001 Sb., zákon o posuzování vlivů na životní prostředí, m.j. k posuzovanému záměru žadatele, shledal že tento účastník řízení *nesplňuje* kritéria pro postavení účastníka hájícího zájmy ve smyslu ustanovení § 23 odst. 9 písm. b) zákona o posuzování vlivů na životní prostředí.

Proto stavební úřad přistoupil k posouzení námítky dle § 89 odst. 5 stavebního zákona a dospěl k závěru, že se jedná o obecný požadavek vyplývající ze závazného stanoviska dotčeného orgánu, které bylo k žádosti žadatele záměru žadatelem doloženo a z něhož záměru relevantní požadavky vyplývají.

V dalším posuzování předmětu námítky 41 tohoto účastníka řízení stavební úřad shledal, že záměru relevantní požadavky MŽP ze stanoviska č.j. 4061/OPVI/05 ze dne 13.05.2005, které nemohly být v této fázi přípravy záměru stavby žadatelem splněny byly stavebním úřadem zahrnuty do podmínky č. 7 ve výrokové části tohoto rozhodnutí a ty z nich, které byly žadatelem záměru splněny zpracováním v dokumentaci záměru doložené k žádosti záměru žadatele, jsou v odůvodnění tohoto rozhodnutí – jednotlivě dále – uvedeny.

- d) V souladu s ustanovením § 4 odst. 7 stavebního zákona stavebnímu úřadu nepřísluší hodnotit obsah vydaných opatření dotčených orgánů podle zvláštních právních předpisů ve smyslu § 4 odst. 2 písm. a), b) a odst. 6 stavebního zákona, za které jsou rovněž považovány závazná stanoviska vydaná AOPK Správa chráněné krajinné oblasti Pálava pod zn. 00878/PA/2008/AOPK ze dne 28.7.2008, Městským úřadem Mikulov, odbor ŽP pod č.j. OPK/080001/26/00/SUCM/002 ze dne 23.7.2008 a rovněž stanovisko MŽP č.j. 4061/OPVI/05 ze dne 13.05.2005. Požadavek účastníka řízení jde tedy za rámec tohoto ustanovení stavebního zákona a stavební úřad by jakoukoli obdobnou činností přesáhl podle ustanovení § 89 odst. 5 stavebního zákona rozsah své působnosti.

#### Námítka 42.:

*Navrhovaný záměr chybně řeší napojení R52 a I/40 (Mikulov -Valtice) a zavádí tranzitní dopravu do Mikulova, což nebylo v EIA posouzeno. Bez tohoto posouzení (a vydání nového stanoviska EIA) nelze žádnou stavbu s očekávaným negativním vlivem umisťovat.*

#### Odůvodnění zamítnutí námítky 42.:

Stavební úřad posoudil obsah vznesené námítky 42. tohoto účastníka řízení s jejím zamítavým vyhodnocením m.j. v těchto souvislostech a s těmito závěry odůvodnění :

Stavební úřad rozhoduje v územním rozhodnutí o návrhu tak, jak byl podán a jelikož se k navržené projektové dokumentaci kladně vyjádřily taktéž dotčené orgány, ošetřující specializovanou část stavby, nepřísluší stavebnímu úřadu jakkoliv posuzovat, měnit či navrhovat změnu předloženého návrhu, stejně tak, jako i žádnému z účastníků řízení, případně hodnotit její navržení. Dále stavební úřad shledal v dokumentaci EIA „Rychlostní silnice R52 Pohořelice – Mikulov (Drasenhofen), zpracovatele HBH Projekt spol. s r.o., listopad 2003, že účastníkem řízení namítaná křižovatka na R5206 byla předmětem posouzení v procesu EIA (varianta 1, 1x : Km 38,600 – křižovatka Mikulov jih; varianta 2: Km 40,200 – křižovatka Mikulov jih).

#### Námítka 43.:

*Dokumentace pro územní rozhodnutí nerespektuje Agenturou ochrany přírody a krajiny identifikovanou oblast Slanisko v trojúhelníku, která z hlediska principu předběžné opatrnosti podléhá specifické ochraně jako potenciální budoucí oblast NÁTURA 2000, a to minimálně do skončení šetření, které bylo inicializováno u Evropské komise. Tato lokalita je oficiálně vedena jako lokalita CZ0620411 a tato žádost o územní rozhodnutí ignoruje.*

#### Odůvodnění zamítnutí námítky 43.:

Stavební úřad posoudil obsah vznesené námítky 43. tohoto účastníka řízení s jejím zamítavým vyhodnocením m.j. v těchto souvislostech a s těmito závěry odůvodnění :

- a) stavební úřad shledal, že účastník řízení ve své námitce 43. není znalý obsahu spisu stavebním úřadem k žádosti záměru žadatele vedenému řízení, neboť v tomto spise je obsaženo rozhodnutí č. 26/2009 vydané dne 26.06.2009 AOPK Správa chráněné krajinné oblasti Pálava zn. 00711/PA/2009/AOKP ve znění rozhodnutí o odvolání vydaném Ministerstvem životního prostředí pod č.j. 6125/560/09, 65315/ENV/09 sp.zn. OP/47/2009 ze dne 07.09.2009. V tomto samostatném rozhodnutí AOPK SCHKO Pálava je obsažena

podmínka b) odst. 6., kterou je orgánem ochrany přírody žadateli záměru (investor stavby záměru) uložena povinnost jako náhradu za záměrem žadatele zničení části biotopu zvláště chráněných slanomilných rostlin Slanisko u Mikulova zbudovat, resp. rozšířit stávající slanisko v rozsahu a za podmínek stanovených přílohou č.2a předmětného rozhodnutí AOPK SCHKO Pálava.

- b) stavební úřad shledáním existence samostatného rozhodnutí vydaného dotčeným orgánem ochrany přírody dle zvláštního právního předpisu v záležitosti m.j. předmětu námitky 43. tohoto účastníka řízení vyhodnotil tuto námitku tak, že v souladu s ustanovením § 89 odst. 5 stavebního zákona posuzování této námitky přesahuje rozsah jeho zákonem vymezené působnosti a nadto je záležitost řešena samostatně přezkoumatelným rozhodnutím jiného správního orgánu, přičemž stávající rozhodnutí tohoto orgánu je v platnosti – proto se námitka stavebním úřadem zamítá.

#### Námitka 44.:

*Lokalitu CZ0620411 Slanisko v trojúhelníku je nutné explicitně zohlednit v procesu žádosti o územní rozhodnutí i to zejména i proto, že tato lokalita nebyla známa v době pořizování EIA.*

#### Odůvodnění zamítnutí námitky 44.:

Stavební úřad posoudil obsah vznesené námitky 44. tohoto účastníka řízení s jejím zamítavým vyhodnocením m.j. v těchto souvislostech a s těmito závěry odůvodnění :

- a) stavební úřad shledal, že účastník řízení ve své námitce 44. není znalý obsahu spisu stavebním úřadem k žádosti záměru žadatele vedenému řízení, neboť v tomto spise je obsaženo rozhodnutí č. 26/2009 vydané dne 26.06.2009 AOPK Správa chráněné krajinné oblasti Pálava zn. 00711/PA/2009/AOKP ve znění rozhodnutí o odvolání vydaném Ministerstvem životního prostředí pod č.j. 6125/560/09, 65315/ENV/09 sp.zn. OP/47/2009 ze dne 07.09.2009. V tomto samostatném rozhodnutí AOPK SCHKO Pálava je obsažena podmínka b) odst. 6., kterou je orgánem ochrany přírody žadateli záměru (investor stavby záměru) uložena povinnost jako náhradu za záměrem žadatele zničení části biotopu zvláště chráněných slanomilných rostlin Slanisko u Mikulova zbudovat, resp. rozšířit stávající slanisko v rozsahu a za podmínek stanovených přílohou č.2a předmětného rozhodnutí AOPK SCHKO Pálava.
- b) stavební úřad shledáním existence samostatného rozhodnutí vydaného dotčeným orgánem ochrany přírody dle zvláštního právního předpisu v záležitosti m.j. předmětu námitky 44. tohoto účastníka řízení vyhodnotil tuto námitku tak, že její záležitost byla v procesu žádosti záměru žadatele doložitelně řešena a v souladu s ust. § 89 odst. 5 stavebního zákona posuzování způsobu řešení přesahuje rozsah stavebnímu úřadu zákonem vymezené působnosti – proto se námitka stavebním úřadem zamítá.

#### Námitka 45.:

*Je nutné také respektovat i podnět CHKO č.j. 976/PA/2007/AOPK zde dne 20.08.2008, který dodnes nebyl řádně vyřízen. Nátlakové jednání ing. arch. Procházkové dne 29.11.2007. Tento nátlakový postup dokládá i dopis zasláný Jihomoravským krajem předsedovi vlády Topolánkovi, který však nátlaku nevyhověl. Dokumentováno je to i v osobních vyjádřeních tehdejší radní Procházkové, viz např. deník Právo z 05.10.2007, který uvedl:*

*Požadavek zapsání místa do soustavy Náture včera projednávala i rada kraje. "Rozhodně s ním nesouhlasí," tlumočí rozhořčení svých kolegů krajská radní Anna Procházková. "Když se posuzovaly dopady dálnice na životní prostředí, ochránci přírody nic takového nepřipomínkovali. Je nehorázné, že si najednou najdou lokalitu, která vyloženě koliduje s trasou dálnice," podotýká.*

*Tyto nátlakové metody se nesmějí stát součástí územních řízení.*

#### Odůvodnění zamítnutí námitky 45.:

Stavebnímu úřadu nepřísluší se vyjadřovat k názorovým úvahám účastníka řízení v záležitostech účastníkem řízení námitkou vyjádřených spekulací mající politický či kriminalizační podtext. Tato námitka tohoto účastníka řízení přesahuje působnost stavebního úřadu k posuzování námitek dle ustanovení § 89 odst. 5 stavebního zákona, účastníkem uváděný podnět CHKO č.j. 976/PA/2007/AOPK zde dne 20.08.2008 nebyl CHKO zaslán a doložen do spisu vedeného řízení k žádosti záměru žadatele, a proto je námitka zamítnuta. Dále stavební úřad doplňuje, že se k projektové dokumentaci kladně vyjádřil, případně stanovil podmínky pro umístění stavby právě dotčený orgán – Správa CHKO Pálava.

#### Námitka 46.:

*Koridor R52 v Politice územního rozvoje není podle usnesení NSS možno chápat jako závazně schválený a jako koridor, který bude bez dalšího přejat do ZUR. NSS požaduje prověření záměru uvedených v PUR při pořizování ZUR. Vzhledem k existenci dvou koridorů s napojením na Vídeň v PUR (R52 a R55) je nutné tyto koridory napřed porovnat a pak lze teprve rozhodnout o přednostní výstavbě koridoru Brno - Vídeň. Navíc rozsudek NSS proti ÚP VÚC Břeclavsko explicitně požaduje porovnání obou koridorů.. Totéž požaduje i závazná evropská legislativa.*

#### Odůvodnění zamítnutí námítky 46.:

Stavební úřad posoudil obsah vznesené námítky 46. tohoto účastníka řízení s jejím zamítavým vyhodnocením m.j. v těchto souvislostech a s těmito závěry odůvodnění :

- a) stavební úřad shledal, že účastník řízení ve své námitce 46. stavebnímu úřadu dostatečně nedoložil o jaké konkrétní usnesení NSS a o jakou, pro stavební úřad konkrétní závaznou evropskou legislativu svou argumentaci a své procesní úvahy v námitce uvedené opírá;
- b) pro stavební úřad, který je povinen postupovat ve své činnosti dle ustanovení stavebního zákona, byly v jeho posuzování a rozhodování v území k žádosti záměru žadatele rozhodné zjm. tyto skutečnosti :
  - dne 27.11.2009 vstoupil v platnost a účinnost zákon č. 416/2009 Sb., o urychlení výstavby dopravní infrastruktury, vyhlášený ve Sbírce zákonů ČR pod č. 419/2009, částka 135 ze dne 27.11.2009 (dále jen „zákon č. 416/2009 Sb.“).
  - Ve smyslu přechodného ustanovení § 6 zákona č. 416/2009 Sb. se správní řízení zahájena přede dnem nabytí účinnosti tohoto zákona dokončí podle dosavadních předpisů., tj.podle zákona č. 183/2006 Sb., stavební zákon, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „stavební zákon“) a zákona č. 184/2006 Sb., o vyvlastnění, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o vyvlastnění“). Dle přechodného ustanovení § 6 zákona 416/2009 Sb. se na stavby dopravní infrastruktury definované v § 2 odst. 1 písmi. k) bodu I. stavebního zákona tj. *například stavby pozemních komunikací, drah, vodních cest, letišť a s nimi souvisejících zařízení* s účinností ode dne 27.11.2009 vztahuje rovněž zákon č. 416/2009 Sb.
  - žádost záměru žadatele, předmět posouzení v tomto rozhodnutí, byla na stavební úřad žadatelem podána dne 25.02.2010 a vztahuje se na ni její posouzení dle ustanovení zákona č. 416/2009 Sb.
  - podle § 3 odst. 1 zákona č. 416/2009 Sb. lze odejmout nebo omezit vlastnické právo k pozemkům nebo stavbám potřebným k uskutečnění dopravní infrastruktury definované pro účely tohoto zákona ustanovením § 1 odst. 2. Za stavby dopravní infrastruktury se dle ustanovení § 1 odst. 2 zákona č. 416/2009 Sb. považují stavby definované v § 2 odst. 1 písm. k) bod 1. *stavebního zákona* a stavby s nimi související, které jsou umístěvané v plochách a koridorech vymezených v platné politice územního rozvoje *nebo* veřejně prospěšné stavby vymezené v územně plánovací dokumentaci
  - usnesením vlády ČR č. 929 ze dne 20.07.2009 a vyhlášením dne 26.08.2009 ve Sbírce zákonů ČR sdělením Ministerstva pro místní rozvoj č. 270/2009 Sb. ze dne 14.08.2009 vstoupila v platnost a účinnost Politika územního rozvoje České republiky 2008 (dále také „PÚR 2008“)
  - ve smyslu § 90 odst. a) stavebního zákona nemá stavební úřad k dispozici relevantní podklad pro rozhodování v podobě územně plánovací dokumentace pořizené a vydané po

schválení „PÚR 2008“ a proto, ve smyslu § 54 odst. 5 stavebního zákona, stavební úřad uplatnil ustanovení PÚR 2008 přímo ve své činnosti posuzování souladu žadatelem navrženého umístění záměru v jeho žádosti a rozhodování dle § 31 odst. 4. stavebního zákona.

- posouzením z hlediska § 32 odst. 1. písm. a), d) stavebního zákona je dokumentace záměru žadatele shledána plně v souladu s „PÚR 2008“, kterou byly m.j. vymezeny plochy dopravního koridoru Pohořelice–Mikulov–Drasenhöfen/Rakousko (E 461) rychlostní silnice R 52 nadmístního celostátního a mezinárodního významu.

Tento závěr stavebního úřadu je plně v souladu s účastníkem řízení upomínanou obecnou závazností rozsudku Nejvyššího správního soudu č.j. 1 Ao 1/2009-185 ze dne 23.9.2009, ve kterém je m.j. uvedeno : „...*“Republikové“, tedy celostátní priority územního plánování a plochy a koridory republikového, tedy celostátního a mezinárodního významu [srov. § 32 odst. 1 písm. a) a d) stavebního zákona] vymezuje vláda v politice územního rozvoje. Tyto plochy a koridory jsou závazné pro zásady územního rozvoje vydávané na úrovni krajů (§ 31 odst. 4 stavebního zákona)....”*

Tedy podle tohoto judikátu Nejvyššího správního soudu stavební úřad posuzoval žádost záměru žadatele m.j. z hlediska tzv. pozitivního a negativního vymezení ploch a koridorů nadmístního, u záměru žadatele pak ploch a koridoru R52 celostátního a mezinárodního významu v „PÚR 2008“ v souladu s § 31 odst. 4 stavebního zákona a dospěl k závěru, že záměr žadatele v jeho žádosti je z tohoto aspektu v souvislostech ustanovení §§ zákona č. 416/2009 Sb., *o urychlení výstavby dopravní infrastruktury*, plně v souladu ve smyslu posouzení dle § 90 odst. a) stavebního zákona, resp. že je plně v souladu s jiným relevantním podkladem stavebním zákonem určeným (zde: „PÚR 2008“) jako nástroj k rozhodování o změnách v území a vydání rozhodnutí k žádosti záměru žadatele dle § 92 stavebního zákona.

#### Námítka 47.:

*Smlouva s Rakouskem o napojení R52 a A5 nebyla ratifikována Parlamentem ČR, a proto ve smyslu čl. 10. Ústavy ČR nemá právní sílu pro rozhodování v územním plánování a je tedy za současné situace a pro předmětné řízení zcela irrelevantní.*

#### Odůvodnění zamítnutí námítky 47.:

Stavební úřad posoudil obsah vznesené námítky 47. tohoto účastníka řízení s jejím zamítavým vyhodnocením m.j. v těchto souvislostech a s těmito závěry odůvodnění :

- stavební úřad shledal, že pro jeho rozhodování v území k žádosti záměru žadatele není zásadní námitkou účastníka napadená smlouva s Rakouskem o napojení R52 a A5, kterou měl tento účastník řízení na mysli zřejmě Dohodu mezi vládou České republiky a Rakouskou spolkovou vládou o propojení české rychlostní silnice R 52 a rakouské dálnice A 5 na česko-rakouských hranicích ze dne 23.ledna 2009, která vstoupila v platnost dne 16.03.2009 a byla vyhlášena Sdělením Ministerstva zahraničních věcí č. 40/2009 ve Sbírce mezinárodních smluv, částka 14 ze dne 15.května 2009.
- dne 27.11.2009 vstoupil v platnost a účinnost zákon č. 416/2009 Sb., *o urychlení výstavby dopravní infrastruktury*, vyhlášený ve Sbírce zákonů ČR pod č. 419/2009, částka 135 ze dne 27.11.2009 (dále jen „zákon č. 416/2009 Sb.“).

Ve smyslu přechodného ustanovení § 6 zákona č. 416/2009 Sb. se správní řízení zahájená přede dnem nabytí účinnosti tohoto zákona dokončí podle dosavadních předpisů., tj.podle zákona č. 183/2006 Sb., stavební zákon, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „*stavební zákon*“) a zákona č. 184/2006 Sb., o vyvlastnění, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „*zákon o vyvlastnění*“). Dle přechodného ustanovení § 6 zákona 416/2009 Sb. se na stavby dopravní infrastruktury definované v § 2 odst. 1 písm. k) bodu I. stavebního zákona tj. *například stavby pozemních komunikací, drah, vodních cest, letišť a s nimi souvisejících zařízení* s účinností ode dne 27.11.2009 vztahuje rovněž zákon č. 416/2009 Sb.

- žádost záměru žadatele, předmět posouzení v tomto rozhodnutí, byla na stavební úřad žadatelem podána dne 25.02.2010 a vztahuje se na ni její posouzení dle ustanovení zákona č. 416/2009 Sb.
- podle § 3 odst. 1 zákona č. 416/2009 Sb. lze odejmout nebo omezit vlastnické právo k pozemkům nebo stavbám potřebným k uskutečnění dopravní infrastruktury definované pro účely tohoto zákona ustanovením § 1 odst. 2. Za stavby dopravní infrastruktury se dle ustanovení § 1 odst. 2 zákona č. 416/2009 Sb. považují stavby definované v § 2 odst. 1 písm. k) bod 1. *stavebního zákona* a stavby s nimi související, které jsou umístěvané v plochách a koridorech vymezených v platné politice územního rozvoje *nebo* veřejně prospěšné stavby vymezené v územně plánovací dokumentaci
- usnesením vlády ČR č. 929 ze dne 20.07.2009 a vyhlášením dne 26.08.2009 ve Sbírce zákonů ČR sdělením Ministerstva pro místní rozvoj č. 270/2009 Sb. ze dne 14.08.2009 vstoupila v platnost a účinnost Politika územního rozvoje České republiky 2008 (dále také „PÚR 2008“)
- ve smyslu § 90 odst. a) stavebního zákona nemá stavební úřad k dispozici relevantní podklad pro rozhodování v podobě územně plánovací dokumentace pořízené a vydané po schválení „PÚR 2008“ a proto, ve smyslu § 54 odst. 5 stavebního zákona, stavební úřad uplatnil ustanovení PÚR 2008 přímo ve své činnosti posuzování souladu žadatelem navrženého umístění záměru v jeho žádosti dle § 31 odst. 4. stavebního zákona.
- posouzením z hlediska § 32 odst. 1. písm. a), d) stavebního zákona je dokumentace záměru žadatele shledána plně v souladu s „PÚR 2008“, kterou byly m.j. vymezeny plochy dopravního koridoru Pohořelice–Mikulov–Drasenhöfen/Rakousko (E 461) rychlostní silnice R 52 nadmístního celostátního a mezinárodního významu.

Tento závěr stavebního úřadu je plně v souladu s účastníkem řízení upomínanou obecnou závazností rozsudku Nejvyššího správního soudu č.j. 1 Ao 1/2009-185 ze dne 23.09.2009, ve kterém je m.j. uvedeno : „...*“Republikové“, tedy celostátní priority územního plánování a plochy a koridory republikového, tedy celostátního a mezinárodního významu [srov. §32 odst. 1 písm. a) a d) stavebního zákona] vymezuje vláda v politice územního rozvoje. Tyto plochy a koridory jsou závazné pro zásady územního rozvoje vydávané na úrovni krajů (§ 31 odst. 4 stavebního zákona)....”*

Tedy podle tohoto judikátu Nejvyššího správního soudu stavební úřad posuzoval žádost záměru žadatele m.j. z hlediska tzv. pozitivního a negativního vymezení ploch a koridorů nadmístního, u záměru žadatele pak ploch a koridoru R52 celostátního a mezinárodního významu v „PÚR 2008“ v souladu s § 31 odst. 4 stavebního zákona a dospěl k závěru, že záměr žadatele v jeho žádosti je z tohoto aspektu v souvislostech ustanovení §§ zákona č. 416/2009 Sb., *o urychlení výstavby dopravní infrastruktury*, plně v souladu ve smyslu posouzení dle § 90 odst. a) stavebního zákona, resp. že je plně v souladu s jiným relevantním podkladem stavebním zákonem určeným (zde : „PÚR 2008“) jako nástroj k rozhodování o změnách v území a vydání rozhodnutí k žádosti záměru žadatele dle § 92 stavebního zákona.

#### Námítka 48.:

*Všechna doposud vydaná stanoviska CHKO k R5206 nesprávně posuzují situaci, a to i proto, že ignorují podmínky stanoviska ELA, které musí být plně vzato v úvahu v těchto stanoviscích zhodnoceno. Tato stanoviska jsou tímto napadána a musí být před pokračováním procesu pro územní rozhodnutí R5206 přezkoumána příslušným nadřízeným orgánem. Požaduje se proto přezkum těchto stanovisek podle ust. § 149 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád.*

#### Odůvodnění zamítnutí námítky 48.:

Stavební úřad posoudil obsah vznesené námítky 48. tohoto účastníka řízení s jejím zamítavým vyhodnocením m.j. v těchto souvislostech a s těmito závěry odůvodnění :

- účastníkem námitkou napadená „všechna“ (tedy konkrétně neurčitá) stanoviska CHKO k R5206 nebyla žádným legitimním opravným prostředkem zrušena či pozastavena jejich

- platnost, a proto z hlediska jejich vyhodnocení stavebním úřadem jsou platná a pro vydání rozhodnutí k žádosti záměru žadatele dle § 92 stavebního zákona jsou způsobilá, přípustná. Stavební úřad nemá dle ustanovení § 89 odst. 5 stavebního zákona působnost k oponentuře názoru účastníka řízení, že všechna vydaná stanoviska CHKO k R5206 - citujeme : „nesprávně posuzují situaci, a to i proto, že ignorují podmínky stanoviska E.I.A .....“
- stavební úřad není procesně způsobilý usnesením přerušit vedené řízení k žádosti záměru žadatele z důvodu požadavku tohoto účastníka řízení na provedení přezkumu „všech“ stanovisek CHKO k R5206 požadovaných tímto účastníkem řízení dle § 149 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád. Stavební úřad shledal, že pro vydání rozhodnutí dle § 92 stavebního zákona má potřebná závazná stanoviska vydaná ve smyslu § 149 správního řádu k dispozici a z tohoto hlediska mu nic nebrání rozhodnutí dle § 92 stavebního zákona k žádosti záměru žadatele vydat. Naopak dle § 149 odst. 4 správního řádu uvádí, kdy a který správní orgán má jak postupovat, pokud budou vydaná závazná stanoviska jimiž je rozhodnutí dle § 92 stavebního zákona podmíněno, v odvolání napadena. Požadavek tohoto účastníka řízení na přezkum „všech“ vydaných stanovisek CHKO k R5206 je v procesní fázi před vydáním rozhodnutí dle § 92 stavebního zákona k posuzované žádosti záměru žadatele irelevantní a tedy nepřipustný.

#### Námítka 49.:

*Všechna doposud vydaná stanoviska MŽP k R5206 jsou protiprávní a jsou proti nim podány žaloby. Tato stanoviska nesprávně zhodnotila veřejný zájem na stavbě dálničního spojení Brno - Vídeň v trase přes Mikulov, neboť nedokázala převahu veřejného zájmu pro trasu přes Mikulov oproti trase vedené přes Břeclav*

*Převahu veřejného zájmu také není možné dokumentovat odkazem na česko-rakouskou smlouvu o R52/A5, neboť, jak je uvedeno výše, tato smlouva nebyla ratifikována Parlamentem ČR, a tedy podle Ústavy ČR tedy nemůže mít přednost před zákonnými procesy, tedy ani před procesy územního plánování a územního řízení podle stavebního zákona. Tato stanoviska jsou tímto napadána a musí být před pokračováním procesu pro územní rozhodnutí R5206 přezkoumána příslušným nadřízeným orgánem. Požaduje se proto přezkum těchto stanovisek podle ust. § 149 zákona č.500/2004 Sb., správní řád.*

#### Odůvodnění zamítnutí námítky 49.:

Stavební úřad posoudil obsah vznesené námítky 49. tohoto účastníka řízení s jejím zamítavým vyhodnocením m.j. v těchto souvislostech a s těmito závěry odůvodnění :

- účastníkem námitkou napadená „všechna“ (tedy konkrétně neurčitá) stanoviska MŽP k R5206 nebyla žádným legitimním opravným prostředkem zrušena či pozastavena jejich platnost, a proto z hlediska jejich vyhodnocení stavebním úřadem jsou platná a pro vydání rozhodnutí k žádosti záměru žadatele dle § 92 stavebního zákona jsou způsobilá, přípustná. Stavební úřad nemá dle § 89 odst. 5 stavebního zákona působnost k oponentuře názoru účastníka řízení, že - citujeme : „tato stanoviska nesprávně zhodnotila veřejný zájem ....“
- stavební úřad není procesně způsobilý usnesením přerušit vedené řízení k žádosti záměru žadatele z důvodu požadavku tohoto účastníka řízení na provedení přezkumu „všech“ stanovisek MŽP k R5206 požadovaných tímto účastníkem řízení dle § 149 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád. Stavební úřad shledal, že pro vydání rozhodnutí dle § 92 stavebního zákona má potřebná závazná stanoviska vydaná ve smyslu § 149 správního řádu k dispozici a z tohoto hlediska mu nic nebrání rozhodnutí dle § 92 stavebního zákona k žádosti záměru žadatele vydat. Naopak dle § 149 odst. 4 správního řádu uvádí, kdy a který správní orgán má jak postupovat, pokud budou vydaná závazná stanoviska jimiž je rozhodnutí dle § 92 stavebního zákona podmíněno, v odvolání napadena. Požadavek tohoto účastníka řízení na přezkum „všech“ stanovisek MŽP k R5206 je v procesní fázi před vydáním rozhodnutí dle § 92 stavebního zákona k posuzované žádosti záměru žadatele irelevantní, nepřipustný.



Námítka 50.:

*Lze se odvolat i na rozsudek NSS ze dne 31.08. 2009, č.j. 5 As 6/2009-94. Lze také uvést, že přímým dotčením lze nepochybně rozumět především dotčení stíněním, hlukem, prachem, pachem, zápachem, kouřem, vibracemi, světlem apod., tj. různé imise (§ 127 odst. 1 obč. zák.), resp. i zásah do pohody bydlení. Imisemi se obecně rozumí výkon vlastnického práva, kterým se zasahuje do cizího vlastnického nebo jiného práva nad míru přiměřenou poměrům. Přímým dotčením sousedních nemovitostí může být (a v daném případě je) např. jejich dotčení zvýšenou intenzitou dopravy v místě stavby vzhledem k jejímu účelu.*

Odůvodnění vyhovění námitce 50.:

Stavební úřad posoudil obsah vznesené námítky 50. tohoto účastníka řízení jejím vyhodnocením m.j. v těchto souvislostech a s těmito závěry odůvodnění :

- a) účastník řízení se obsahem své námítky odvolává na rozsudek NSS č.j. 5 As 6/2009 – 94 ze dne 31.08.2009. Stavební úřad shledal obsah textu námítky totožný s částí znění textace rozsudku NSS č.j. 5 As 6/2009 – 94 ze dne 31.08.2009. Stavební úřad vyhodnotil námitku 50 tohoto účastníka řízení a shledal, že se pouze jedná o obecné konstatování - citaci obsahu pasáže nálezu ze strany 6 výše uvedeného rozsudku Nejvyššího správního soudu.

Toto konstatování stavební úřad vyhodnotil, že nemá povahu námítky a proto je stavebním úřadem obecné konstatování přijato;

Stavební úřad však nad rámec k obsahu obecného konstatování v námitce – citace účastníka řízení – uvádí, že citovaný rozsudek NSS č.j. 5 As 6/2009 – 94 ze dne 31.08.2009 řešil výslovně účastenství ve stavebním řízení a nikoli v územním řízení a že důvody stěžovatele (viz účastníkem v námitce 50. citovaná obecná konstatování) k ochraně jeho vlastnického práva nevedou, neboť stěžovatel netvrdil žádné konkrétní porušení svých práv pouze obecně konstatoval.

Námítka 51.:

*Dochází to k dotčení obyvatelstva nejen z hlediska přímého zásahu do majetkových práv, ale i z hlediska dopadu na veřejné zdraví, z hlediska prašnosti a hlučnosti, z hlediska poklesu cen nemovitostí po zhoršení podmínek v lokalitě a z hlediska narušení pohody bydlení. Toto všechno jsou nepominutelné důvody*

Odůvodnění částečného vyhovění a částečného zamítnutí námítky 51.:

Stavební úřad posoudil konstatování a vznesené argumenty v námitce 51. tohoto účastníka řízení jejich vyhodnocením m.j. v těchto souvislostech a s těmito závěry odůvodnění :

- a) hledisko dotčení obyvatelstva přímým zásahem do majetkových práv není námitkou, ale konstatováním skutečnosti zřejmé z ustanovení § 85 odst. 2 stavebního zákona, vyplývající z povahy správního řízení vedeného stavebním úřadem k žádosti dle § 86 stavebního zákona podané žadatelem k posuzovanému záměru u stavebního úřadu. Toto konstatování stavební úřad vyhodnotil, že nemá povahu námítky a stavebním úřadem *se přijímá*;
- b) účastníkem řízení v námitce negativně vyhodnocené účinky záměru žadatele z hlediska dopadu na veřejné zdraví (prašností, hlučností) – jsou stavebním úřadem po vyhodnocení všech částí dokumentace záměru žadatele k žádosti doložených a stavebním úřadem zajištěných vyjádření, stanovisek a závazných stanovisek k záměru žadatele *zamítnuty*. Z hlediska zdravotních rizik stavební úřad prověřováním a posuzováním potřeb dle §19 odst. 1 písm. c) stavebního zákona k předloženému záměru žadatele dospěl k závěru, že:
- stávající automobilový provoz zvyšuje s výhledově rostoucí hustotou i nebezpečí dopravních úrazů, zejména v sídlech v místech častého přechodu chodců, pohybu cyklistů apod. Převedením automobilové dopravy ze sídel mimo ně záměrem žadatele se tato rizika sníží;
  - lze jen obtížně odhadovat dlouhodobý vývoj rizika znečišťování ovzduší z automobilové dopravy účinkem oxidu dusičného na člověka, protože již nyní existují v automobilech komerčně užívané pohonné jednotky, které nevyužívají jako zdroj energie spalování ropných produktů. Emise škodlivin z nich může být proti stávajícím technologiím motorů výrazně

nižší (hybridní motory), či nulová (elektrovozidla, vodíko-kyslíkové články). Permanentně celosvětově se velmi zpříšňují emise škodlivin z hlediska zavádění nových technologií pohonných jednotek na automobilovém trhu tam kde se používá klasická energie spalování ropných produktů, a to vzhledem ke zvyšování ceny ropy a celosvětovému úbytku zásob ropy. Převedením automobilové dopravy ze sídel mimo ně záměrem žadatele se tato rizika sníží;

- stávající a výhledově hustší automobilový provoz po dnešním stavu pozemních komunikacích v intravilánu sídla dotčených obcí má nepříznivé dopady na psychiku lidí. Příčinou je nejen intenzivní, nepravidelný a nárazový hluk a jím vyvolané rušení soustředěných činností, ale i další reakce na hustou pozemní dopravu, na zápach výfukových plynů, dále stresy při přecházení ulice na nedostatečně zabezpečených místech, a to zejména u starých osob, invalidů, matek s kočárky a malými dětmi apod. K tomu přistupují i některé trvale znepokojující obavy, např. o bezpečnost samostatně se pohybujících dětí. Duševní napětí a stresy ovlivňují u člověka výrazně emocionální stránku jeho psychiky a jejím prostřednictvím rozkolísávají hormonální hladinu; mění tak funkční a metabolické poměry v organismu. Tím je otevřena cesta i k zásahům psychických stavů do oblasti tělesného zdraví. Převedením automobilové dopravy ze sídel mimo ně záměrem žadatele se tato rizika sníží;
- z hlediska ovlivnění zdraví obyvatelstva je zásadním požadavkem podpora hromadné dopravy a podpora aktivit omezujících množství jízd motorových vozidel přes obydlená sídla (např. odvedení tranzitní dopravy mimo sídla záměrem žadatele a vymístěním institucí z center obcí a měst).
- bez posuzování konkrétních záměrů výstavby pozemních komunikací lze stavebním úřadem konstatovat, že každá přeložka pozemní komunikace či nová komunikace, která odvádí dopravu mimo souvisle zastavěné území je vždy přínosem, vždy dojde ke snížení negativních dopadů zdravotních rizik na obyvatelstvo. Toto platí i v případě, že se nové trasování pozemní komunikace může přiblížit k zastavěným územím a mohou se zde projevit negativní účinky na okrajové polohy sídel. Při podrobnějším srovnání by vždy vyplynulo, že v porovnání se současným stavem jsou tyto dopady menšího rozsahu a celkově dochází ke zlepšení.

Umístění záměru žadatele napojením na stávající stav nelze považovat za nárůst objemu kamionové nákladní dopravy, které by významově značilo, že v současné době v dopravním směru Brno – Pohořelice – Mikulov – Vídeň a naopak žádná nadregionální či mezinárodní tranzitní doprava neprobíhá, a to zejména vzhledem k již stávajícímu stavu přeshraniční existence provozovaného úseku rakouské dálnice A5, směrově vedoucímu na Mikulov, a také ke stávajícímu stavu a mezinárodnímu významu dopravní exponovanosti v trase Brno – Pohořelice – Mikulov – Vídeň a opačně.

Ve výrokové části tohoto rozhodnutí jsou žadateli a v řízení posuzovanému záměru stanoveny podmínky m.j. z hlediska eliminace rizik dopadů záměru na veřejné zdraví, které je povinen žadatel záměru splnit a dodržet. Výrokovou částí rozhodnutí jsou žadateli záměru stavebním úřadem m.j. v přenesení požadavků dotčených orgánů dle zvláštních předpisů z jejich vyjádření, stanovisek a závazných stanovisek stanoveny podmínky za jejichž splnění je záměr žadatele možný stavebně povolit a realizovat, a to podmínky m.j. z hlediska eliminace rizik dopadů záměru na veřejné zdraví;

- c) účastníkem řízení v námitce negativně vyhodnocené účinky záměru žadatele z hlediska poklesu cen nemovitostí po zhoršení podmínek v lokalitě a z hlediska narušení pohody bydlení – stavební úřad po jejich posouzení *zamítá*, protože jsou subjektivními názory účastníka řízení, které jednak nebyly ze strany účastníka řízení nijak a ničím stavebnímu úřadu pro relevantní posouzení doloženy a zejména jsou zamítnuty proto, že tento účastník řízení je registrovaným občanským sdružením – právnickou osobou mající statut domáhat se námitkami ochrany jen takových práv chráněných Listinou základních práv a svobod (v souladu s Usnesením Ústavního soudu ČR ze dne 6. ledna 1998, sp. zn. I.ÚS 282/97), která odpovídají jejímu právnímu postavení, resp. pokud jsou svou povahou pro ni

použitelná. Namítá-li svou námitkou údajné narušení pohody bydlení důsledkem umístění záměru žadatele (kategorie, která je dotčením životního prostředí), tedy namítá dotčení v čl. 35 Listiny základních práv a svobod zakotveného práva na příznivé životní prostředí, je potom v souladu s nálezem Ústavního soudu v Usnesení ze dne 6.1.1998 sp.zn. I.ÚS 282/97 zřejmé, že práva vztahující se k životnímu prostředí přísluší pouze osobám fyzickým, jelikož se jedná o biologické organismy, které na rozdíl od právnických osob podléhají eventuálním negativním vlivům životního prostředí, čemuž odpovídá i charakteristika životního prostředí jak ji provedl zákon č. 17/1992 Sb., o životním prostředí, ve znění pozdějších předpisů. Tento účastník řízení tedy nemá takové postavení, aby mohl v řízení vedeném stavebním úřadem k záměru žadatele vznášet a hájit námitky tohoto charakteru, a rovněž není nositelem práv a povinností vyplývajících z práva hmotného (v souladu s rozhodnutím Nejvyššího správního soudu č. 379 publikovaného v č. 11/2004 Sb. NSS) a nedisponuje žádným oprávněním hájit veřejný zájem dle zvláštního právního předpisu ve smyslu ustanovení § 89 odst. 4 stavebního zákona na jehož podkladu by byl oprávněn vznášet a hájit věcné námitky ekonomické povahy (např. možný pohyb cen nemovitostí) případně vyplývající v důsledku umístění záměru stavby.

#### Námítka 52.:

*Předložená dokumentace v žádosti nehodnotí dopady na nově definovanou oblast Šibeničnick, kde hranice této oblasti byly schváleny teprve v roce 2010*

#### Odůvodnění zamítnutí námítky 52.:

Stavební úřad posoudil konstatování a vznesené argumenty v námitce 52. tohoto účastníka řízení jejich vyhodnocením m.j. v těchto souvislostech a s těmito závěry odůvodnění :

K přeloženému návrhu se dle příslušných předpisů vyjádřily dotčené orgány, chránící zájmy v oblasti ochrany přírody a krajiny. V procesu vedeného územního řízení o umístění stavby, mají jedno z primárních postavení dotčené orgány, které jsou o řízení informovány dle ustanovení § 87 odst. 1 stavebního zákona, doručováním jednotlivě. V průběhu vedeného územního řízení stavební úřad neobdržel další požadavek dotčeného orgánu, který hájí nově vzniklou oblast Šibeničnick, na posouzení dopadu navržené stavby na tuto lokalitu.

#### Námítka 53.:

*Předložená dokumentace v žádosti chybně řeší vodoteč Bavorského potoka a nerespektuje svoji niveletou stavební uzávěru platnou pro obec Bavory.*

#### Odůvodnění zamítnutí námítky 53.:

Stavební úřad posoudil námitku 53. tohoto účastníka řízení jejím zamítnutím, a to na základě jejího vyhodnocení m.j. v těchto souvislostech :

- dne 27.11.2009 vstoupil v platnost a účinnost zákon č. 416/2009 Sb., o urychlení výstavby dopravní infrastruktury, vyhlášený ve Sbírce zákonů ČR pod č. 419/2009, částka 135 ze dne 27.11.2009 (dále jen „zákon č. 416/2009 Sb.“).  
Ve smyslu přechodného ustanovení § 6 zákona č. 416/2009 Sb. se správní řízení zahájena přede dnem nabytí účinnosti tohoto zákona dokončí podle dosavadních předpisů, tj. podle zákona č. 183/2006 Sb., stavební zákon, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „stavební zákon“) a zákona č. 184/2006 Sb., o vyvlastnění, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o vyvlastnění“). Dle přechodného ustanovení § 6 zákona 416/2009 Sb. se na stavby dopravní infrastruktury definované v § 2 odst. 1 písm. k) bodu I. stavebního zákona tj. *například stavby pozemních komunikací, drah, vodních cest, letišť a s nimi souvisejících zařízení* s účinností ode dne 27.11.2009 vztahuje rovněž zákon č. 416/2009 Sb.
- žádost záměru žadatele, předmět posouzení v tomto rozhodnutí, byla na stavební úřad žadatelem podána dne 25.02.2010 a vztahuje se na ni její posouzení dle ustanovení zákona č. 416/2009 Sb.

- podle § 3 odst. 1 zákona č. 416/2009 Sb. lze odejmout nebo omezit vlastnické právo k pozemkům nebo stavbám potřebným k uskutečnění dopravní infrastruktury definované pro účely tohoto zákona ustanovením § 1 odst. 2. Za stavby dopravní infrastruktury se dle ustanovení § 1 odst. 2 zákona č. 416/2009 Sb. považují stavby definované v § 2 odst. 1 písm. k) bod 1. *stavebního zákona* a stavby s nimi související, které jsou umístěvané v plochách a koridorech vymezených v platné politice územního rozvoje *nebo* veřejně prospěšné stavby vymezené v územně plánovací dokumentaci
- usnesením vlády ČR č. 929 ze dne 20.7.2009 a vyhlášením dne 26.08.2009 ve Sbírce zákonů ČR sdělením Ministerstva pro místní rozvoj č. 270/2009 Sb. ze dne 14.08.2009 vstoupila v platnost a účinnost Politika územního rozvoje České republiky 2008 (dále také „PÚR 2008“)
- ve smyslu § 90 odst. a) *stavebního zákona* nemá stavební úřad k dispozici relevantní podklad pro rozhodování v podobě územně plánovací dokumentace pořízené a vydané po schválení „PÚR 2008“ a proto, ve smyslu § 54 odst. 5 *stavebního zákona*, stavební úřad uplatnil ustanovení PÚR 2008 přímo ve své činnosti posuzování souladu žadatelem navrženého umístění záměru v jeho žádosti dle § 31 odst. 4. *stavebního zákona*.
- ve smyslu § 90 odst. a) *stavebního zákona* nemá stavební úřad k dispozici relevantní podklad pro rozhodování v podobě územně plánovací dokumentace pořízené a vydané po schválení „PÚR 2008“, Obec Bavory k vydání tohoto rozhodnutí nesplnila povinnost ve smyslu § 54 odst. 5 *stavebního zákona* a ustanovení článku 1 odst. 3 Nařízení obce Bavory č. 2/2006 (účinné dnem 20. prosince 2006) tak není v souladu s „PÚR 2008“ a proto stavební úřad uplatnil ustanovení PÚR 2008 přímo ve své činnosti posuzování souladu žadatelem navrženého umístění záměru v jeho žádosti a rozhodování dle § 31 odst. 4. *stavebního zákona*
- posouzením z hlediska ustanovení § 32 odst. 1. písm. a), d) *stavebního zákona* je dokumentace záměru žadatele shledána plně v souladu s „PÚR 2008“, kterou byly m.j. vymezeny plochy dopravního koridoru Pohořelice–Mikulov–Drasenhöfen/Rakousko (E 461) rychlostní silnice R 52 nadmístního celostátního a mezinárodního významu.

Tento závěr stavebního úřadu je plně v souladu s účastníkem řízení upomínanou obecnou závazností rozsudku Nejvyššího správního soudu č.j. 1 Ao 1/2009-185 ze dne 23.9.2009, ve kterém je m.j. uvedeno : „...*“Republikové“, tedy celostátní priority územního plánování a plochy a koridory republikového, tedy celostátního a mezinárodního významu [srov. §32 odst. 1 písm. a) a d) stavebního zákona] vymezuje vláda v politice územního rozvoje. Tyto plochy a koridory jsou závazné pro zásady územního rozvoje vydávané na úrovni krajů (§ 31 odst. 4 stavebního zákona)....”*

Tedy podle tohoto judikátu Nejvyššího správního soudu stavební úřad posuzoval žádost záměru žadatele m.j. z hlediska tzv. pozitivního a negativního vymezení ploch a koridorů nadmístního, u záměru žadatele pak ploch a koridoru R52 celostátního a mezinárodního významu v „PÚR 2008“ v souladu s § 31 odst. 4 *stavebního zákona* a dospěl k závěru, že záměr žadatele v jeho žádosti je z tohoto aspektu v souvislostech ustanovení §§ zákona č. 416/2009 Sb., *o urychlení výstavby dopravní infrastruktury*, plně v souladu ve smyslu posouzení dle § 90 odst. a) *stavebního zákona*, resp. že je plně v souladu s jiným relevantním podkladem stavebním zákonem určeným (zde : „PÚR 2008“) jako nástroj k rozhodování o změnách v území a vydání rozhodnutí k žádosti záměru žadatele dle § 92 *stavebního zákona*.

#### Námítka 54.:

*Předložená dokumentace v žádosti chybně řeší vodoteč Pernského potoka u Spálené hospody a nerespektuje svojí niveletou stavební uzávěru platnou pro obec Perná.*

#### Odůvodnění zamítnutí námítky 54.:

Stavební úřad posoudil námitku 54. tohoto účastníka řízení jejím zamítnutím, a to na základě jejího vyhodnocení m.j. v těchto souvislostech :

- dne 27.11.2009 vstoupil v platnost a účinnost zákon č. 416/2009 Sb., *o urychlení výstavby dopravní infrastruktury*, vyhlášený ve Sbírce zákonů ČR pod č. 419/2009, částka 135 ze dne 27.11.2009 (dále jen „zákon č. 416/2009 Sb.“).  
Ve smyslu přechodného ustanovení § 6 zákona č. 416/2009 Sb. se správní řízení zahájena přede dnem nabytí účinnosti tohoto zákona dokončí podle dosavadních předpisů., tj. podle zákona č. 183/2006 Sb., stavební zákon, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „*stavební zákon*“) a zákona č. 184/2006 Sb., o vyvlastnění, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „*zákon o vyvlastnění*“). Dle přechodného ustanovení § 6 zákona 416/2009 Sb. se na stavby dopravní infrastruktury definované v § 2 odst. 1 písm. k) bodu I. stavebního zákona tj. *například stavby pozemních komunikací, drah, vodních cest, letišť a s nimi souvisejících zařízení* s účinnosti ode dne 27.11.2009 vztahuje rovněž zákon č. 416/2009 Sb.
- žádost záměru žadatele, předmět posouzení v tomto rozhodnutí, byla na stavební úřad žadatelem podána dne 25.02.2010 a vztahuje se na ni její posouzení dle ustanovení zákona č. 416/2009 Sb.
- podle § 3 odst. 1 zákona č. 416/2009 Sb. lze odejmout nebo omezit vlastnické právo k pozemkům nebo stavbám potřebným k uskutečnění dopravní infrastruktury definované pro účely tohoto zákona ustanovením § 1 odst. 2. Za stavby dopravní infrastruktury se § 1 odst. 2 zákona č. 416/2009 Sb. považují stavby definované v § 2 odst. 1 písm. k) bod 1. *stavebního zákona* a stavby s nimi související, které jsou umístované v plochách a koridorech vymezených v platné politice územního rozvoje *nebo* veřejně prospěšné stavby vymezené v územně plánovací dokumentaci
- usnesením vlády ČR č. 929 ze dne 20.07.2009 a vyhlášením dne 26.08.2009 ve Sbírce zákonů ČR sdělením Ministerstva pro místní rozvoj č. 270/2009 Sb. ze dne 14.08.2009 vstoupila v platnost a účinnost Politika územního rozvoje České republiky 2008 (dále také „PÚR 2008“)
- ve smyslu § 90 odst. a) stavebního zákona nemá stavební úřad k dispozici relevantní podklad pro rozhodování v podobě územně plánovací dokumentace pořízené a vydané po schválení „PÚR 2008“ a proto, ve smyslu § 54 odst. 5 stavebního zákona, stavební úřad uplatnil ustanovení PÚR 2008 přímo ve své činnosti posuzování souladu žadatelem navrženého umístění záměru v jeho žádosti dle § 31 odst. 4. stavebního zákona.
- ve smyslu § 90 odst. a) stavebního zákona nemá stavební úřad k dispozici relevantní podklad pro rozhodování v podobě územně plánovací dokumentace pořízené a vydané po schválení „PÚR 2008“, Obec Perná k vydání tohoto rozhodnutí nesplnila povinnost ve smyslu § 54 odst. 5 stavebního zákona a ustanovení článku 1 odst. 3 Nařízení obce Perná č. 2/2006 (účinné dnem 15. ledna 2007) tak není v souladu s „PÚR 2008“ a proto stavební úřad uplatnil ustanovení PÚR 2008 přímo ve své činnosti posuzování souladu žadatelem navrženého umístění záměru v jeho žádosti a rozhodování dle § 31 odst. 4. stavebního zákona
- posouzením z hlediska ustanovení § 32 odst. 1. písm. a), d) stavebního zákona je dokumentace záměru žadatele shledána plně v souladu s „PÚR 2008“, kterou byly m.j. vymezeny plochy dopravního koridoru Pohořelice–Mikulov–Drasenhöfen/Rakousko (E 461) rychlostní silnice R 52 nadmístního celostátního a mezinárodního významu.

Tento závěr stavebního úřadu je plně v souladu s účastníkem řízení upomínanou obecnou závazností rozsudku Nejvyššího správního soudu č.j. 1 Ao 1/2009-185 ze dne 23.9.2009, ve kterém je m.j. uvedeno : „...*“Republikové“, tedy celostátní priority územního plánování a plochy a koridory republikového, tedy celostátního a mezinárodního významu [srov. §32 odst. 1 písm. a) a d) stavebního zákona] vymezuje vláda v politice územního rozvoje. Tyto plochy a koridory jsou závazné pro zásady územního rozvoje vydávané na úrovni krajů (§ 31 odst. 4 stavebního zákona)....”*

Tedy podle tohoto judikátu Nejvyššího správního soudu stavební úřad posuzoval žádost záměru žadatele m.j. z hlediska tzv. pozitivního a negativního vymezení ploch a koridorů nadmístního, u záměru žadatele pak ploch a koridoru R52 celostátního a mezinárodního významu v „PÚR 2008“ v souladu s § 31 odst. 4 stavebního zákona a dospěl k závěru, že záměr žadatele v jeho žádosti je

z tohoto aspektu v souvislostech ustanovení §§ zákona č. 416/2009 Sb., o urychlení výstavby dopravní infrastruktury, plně v souladu ve smyslu posouzení dle § 90 odst. a) stavebního zákona, resp. že je plně v souladu s jiným relevantním podkladem stavebním zákonem určeným (zde : „PÚR 2008“) jako nástroj k rozhodování o změnách v území a vydání rozhodnutí k žádosti záměru žadatele dle § 92 stavebního zákona;

#### Námítka 55.:

*Předložená dokumentace není aktuální, neboť podle publikovaných vyjádření ministra dopravy a jeho vyjádření při jeho návštěvě v Mikulově došlo k úsporným řešením na trase R52, a to i změnou nivelety. Lze konkrétně odkázat i na citaci vyjádření generálního ředitele RSD v článku „Alfred Brunclík: Levné nabídky Číňanů mohou zásadně změnit výstavbu dálnic“ uveřejněném 12.5.2010 v deníku EL5 (<http://www.el5.cz> ) který uvedl: „Příkladem je zmíněná dálnice R52, kde se v územní dokumentaci nakonec snížily náklady o miliardu korun. Expert malinko upravil nivelety čili výškové kóty trasy. Což v dnešní době obrovských nákladů na přesuny hmot vede vždy k úsporám<sup>1</sup>. RSD nesmí vědomě předkládat zastaralou dokumentaci do řízení.*

#### Odůvodnění zamítnutí námítky 55.:

Stavební úřad posoudil námitku 55. tohoto účastníka řízení jejím zamítnutím, a to na základě jejího vyhodnocení m.j. v těchto souvislostech :

- stavební úřad se ve své činnosti a zákonem dané působnosti zabývá posuzováním žádosti záměru žadatele a s žádostí žadatele spojenou a doloženou dokumentací záměru; v zákonem dané působnosti se nezabývá mediálními či jinak nikoli písemně prezentovanými názory osob, pakliže nemají povahu písemného vyjádření dotčeného orgánu doloženého takovým orgánem v průběhu vedeného řízení ke konkrétní stavební úřadem posuzované žádosti žadatele
- z obsahu této námítky účastníka řízení není jednoznačné, kde v trase R52 měla údajně nastat projekční změna nivelety zakládající namítanou údajnou zastaralost dokumentace předložené žadatelem do řízení, stavební úřad v tomto řízení posuzuje konkrétní úsek R 52, „5206 Perná – st.hranice ČR/Rakousko“ a žádný jiný.

#### Námítka 56.:

*Územní řízení je vedeno nezákonně a je nutné ho bezodkladně zastavit a svolané ústní jednání na 3.6.2010 zrušit.*

#### Odůvodnění zamítnutí námítky 56.:

Stavební úřad posoudil námitku 56. tohoto účastníka řízení jejím zamítnutím, a to na základě jejího vyhodnocení m.j. v těchto souvislostech :

- rozsudkem ze dne 25.11.2009, pod č.3 Ao 1/2007-209, Nejvyššího správního soudu, bylo zrušeno opatření obecné povahy - územní plán velkého územního celku Břeclavsko.
- dne 27.11.2009 vstoupil v platnost a účinnost zákon č. 416/2009 Sb., o urychlení výstavby dopravní infrastruktury, vyhlášený ve Sbírce zákonů ČR pod č. 419/2009, částka 135 ze dne 27.11.2009 (dále jen „zákon č. 416/2009 Sb.“).

Ve smyslu přechodného ustanovení § 6 zákona č. 416/2009 Sb. se správní řízení zahájena přede dnem nabytí účinnosti tohoto zákona dokončí podle dosavadních předpisů., tj.podle zákona č. 183/2006 Sb., stavební zákon, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „stavební zákon“) a zákona č. 184/2006 Sb., o vyvlastnění, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o vyvlastnění“). Dle přechodného ustanovení § 6 zákona 416/2009 Sb. se na stavby dopravní infrastruktury definované v § 2 odst. 1 písm. k) bodu I. stavebního zákona tj. *například stavby pozemních komunikací, drah, vodních cest, letišť a s nimi souvisejících zařízení* s účinností ode dne 27.11.2009 vztahuje rovněž zákon č. 416/2009 Sb.

- žádost záměru žadatele, předmět posouzení v tomto rozhodnutí, byla na stavební úřad žadatelem podána dne 25.02.2010 a vztahuje se na ni její posouzení dle ustanovení zákona č. 416/2009 Sb.

- podle § 3 odst. 1 zákona č. 416/2009 Sb. lze odejmout nebo omezit vlastnické právo k pozemkům nebo stavbám potřebným k uskutečnění dopravní infrastruktury definované pro účely tohoto zákona ustanovením § 1 odst. 2. Za stavby dopravní infrastruktury se dle ustanovení § 1 odst. 2 zákona č. 416/2009 Sb. považují stavby definované v § 2 odst. 1 písm. k) bod 1. *stavebního zákona* a stavby s nimi související, které jsou umístěvané v plochách a koridorech vymezených v platné politice územního rozvoje *nebo* veřejně prospěšné stavby vymezené v územně plánovací dokumentaci
- usnesením vlády ČR č. 929 ze dne 20.07.2009 a vyhlášením dne 26.08.2009 ve Sbírce zákonů ČR sdělením Ministerstva pro místní rozvoj č. 270/2009 Sb. ze dne 14.08.2009 vstoupila v platnost a účinnost Politika územního rozvoje České republiky 2008 (dále také „PÚR 2008“)
- ve smyslu § 90 odst. a) stavebního zákona nemá stavební úřad k dispozici relevantní podklad pro rozhodování v podobě územně plánovací dokumentace pořízené a vydané po schválení „PÚR 2008“ a proto, ve smyslu § 54 odst. 5 stavebního zákona, stavební úřad uplatnil ustanovení PÚR 2008 přímo ve své činnosti posuzování souladu žadatelem navrženého umístění záměru v jeho žádosti a rozhodování dle § 31 odst. 4. stavebního zákona.
- posouzením z hlediska § 32 odst. 1. písm. a), d) stavebního zákona je dokumentace záměru žadatele shledána plně v souladu s „PÚR 2008“, kterou byly m.j. vymezeny plochy dopravního koridoru Pohořelice–Mikulov–Drasenhöfen/Rakousko (E 461) rychlostní silnice R 52 nadmístního celostátního a mezinárodního významu.

Tento závěr stavebního úřadu je plně v souladu s účastníkem řízení upomínanou obecnou závazností rozsudku Nejvyššího správního soudu č.j. 1 Ao 1/2009-185 ze dne 23.9.2009, ve kterém je m.j. uvedeno : „...*“Republikové“, tedy celostátní priority územního plánování a plochy a koridory republikového, tedy celostátního a mezinárodního významu [srov. §32 odst. 1 písm. a) a d) stavebního zákona] vymezuje vláda v politice územního rozvoje. Tyto plochy a koridory jsou závazné pro zásady územního rozvoje vydávané na úrovni krajů (§ 31 odst. 4 stavebního zákona)....”*

Tedy podle tohoto judikátu Nejvyššího správního soudu stavební úřad posuzoval žádost záměru žadatele m.j. z hlediska tzv. pozitivního a negativního vymezení ploch a koridorů nadmístního, u záměru žadatele pak ploch a koridoru R52 celostátního a mezinárodního významu v „PÚR 2008“ v souladu s ustanovením § 31 odst. 4 stavebního zákona a dospěl k závěru, že záměr žadatele v jeho žádosti je z tohoto aspektu v souvislostech ustanovení §§ zákona č. 416/2009 Sb., *o urychlení výstavby dopravní infrastruktury*, plně v souladu ve smyslu posouzení dle § 90 odst. a) stavebního zákona, resp. že je plně v souladu s jiným relevantním podkladem stavebním zákonem určeným (zde : „PÚR 2008“) jako nástroj k rozhodování o změnách v území a vydání rozhodnutí k žádosti záměru žadatele dle § 92 stavebního zákona.

Podáním dne 26.05.2010 na Městském úřadu Mikulov, zaevidováno pod č.j. MUMI 10023271, vznesli písemnou formou ze dne 25.05.2010 „stížnost na postup při schvalování územního řízení na stavbu rychlostní komunikace R52“ paní Serbajlová Dagmar a pan Serbajlo Pavel, oba Mikulov – Spálený Kopec 2, a dále paní Serbajlová Kateřina, Mikulov – Spálený Kopec 3.

Shrnutí námítky a rozhodnutí stavebního úřadu o každé námitce, jsou obsaženy ve výrokové části tohoto rozhodnutí. K takto uplatněným námitkám účastníků řízení Serbajlová Dagmar, Serbajlo Pavel, Serbajlová Kateřina byla stavebním úřadem shledána tato odůvodnění pro rozhodnutí o námitkách ve výrokové části :

#### Námítka 1.

*Umístění komunikace bylo navrženo bez našeho souhlasu ve vzdálenosti cca 80 m od našich rodinných domků. Tato vzdálenost je, podle slov projektantů, malá ke splnění hygienických limitů (hluk, světlo projíždějících vozidel, výfukové zplodiny atd.). Dle vyjádření zástupců ŘSD (schůzka se uskutečnila 24.05.2010 ) a projektantů SUDOP Praha(14.5.2010) se zvýšila vzdálenost od CHKO Šibeník směrem k našim RD a také Správa CHKO Pálavá nepovolila protihlukovou*

*bariéru z důvodu rušení rázu krajiny. Také Město Mikulov vymezuje v územním plánu trasu mimo zastavěnou část města -dozvěděli jsme se od těchto zástupců, že jsme jediní obyvatelé trvale žijící v ochranném pásmu navrhované trasy. Silnice bude vybudována 3 m nad okolní terén a při absenci protihlukové bariéry je nemožné zajistit odpovídající kvalitu bydlení.*

*Přestěhovali jsme se z Valtic do Mikulova na domek po rodičích, který je postaven v roce 1928 našimi prarodiči a který nám poskytuje bydlení v souladu s přírodou, klidem a pohodou. Bydlení v odlehle části má i své nedostatky, které vybudováním R52 překročí meze snesitelnosti. V roce 2004 jsme podali připomínky k projektu, ale naše připomínky nebyly zapracovány do tohoto projektu. Situace je pro nás těžká i vzhledem k tomu, že jsme letos provedli nákladnou opravu interiéru RD v domnění, že vozovka, podle původních předpokladů, měla vést cca 200 m od našich RD. Proč nás nikdo včas nekontaktoval? Jsme přesvědčení o tom, že došlo k nějaké chybě. Z těchto důvodů nesouhlasíme se schválením stavby komunikace R52.*

#### Odůvodnění vyhovění námitce 1.

Stavební úřad posoudil námitku účastníků řízení a vyhodnotil, že v katastrálním území Mikulov na Moravě, v úseku prostoru stávajících nemovitostí domu č. p. 1204, 1205, 1206 umístěných mimo trvalý zábor záměru stavby podle dokumentace záměru žadatele, je záměr stavby žadatele dokumentací navržen v souladu s platným územním plánem Města Mikulova. Ve výhledovém roce 2035, podle části D.1.6 dokumentace žadatele, se očekává, že tyto domy budou nadlimitně zasaženy budoucím hlukem provozovaného záměru žadatele. V souladu s podmínkami souhlasu v závazném stanovisku AOPK Správy chráněné krajinné oblasti Pálava zn. 00878/PA/2008/AOPK ze dne 28. 07. 2008, vydanému k dokumentaci záměru žadatele, však nelze v daném území řešit umístění protihlukové stěny z důvodů ochrany životního prostředí z hlediska krajinného rázu.

Námitky účastníků řízení jsou řešeny uložením opatření ke splnění žadatelem v podmínce č.28 výroku tohoto rozhodnutí, a to stanovením, že po stavební realizaci dle dalším stupněm projektové přípravy záměru žadatele zpřesněného technického řešení stavby, budou žadatelem zajištěny výsledky skutečných hygienických hladin hluku jejich měřením v průběhu předčasného užívání (zkušebního provozu) realizovaného záměru stavby a žadatel (investor) dle jejich vyhodnocení shledaných výsledků neprodleně učiní technická opatření na dotčených nemovitostech adekvátními prvky individuální ochrany proti hluku s tím, že teprve při technické nemožnosti ochrany nemovitostí proti nadlimitním hodnotám hluku individuálními prvky přistoupí žadatel k majetkoprávnímu vypořádání předmětných nemovitostí jejich vykoupěním za náhradu dle znaleckého posudku. Individuální protihluková opatření na předmětných nemovitostech nemohou být předmětem umístění záměru žadatele dle žádostí doložené dokumentace záměru.

Podáním dne 03.06.2010 na Městském úřadu Mikulov, zaevidováno pod č.j. MUMI 10024499, vznesl písemnou formou ze dne 03.06.2010 „sdělení námitek (k Vaší sp. Zn. STU/9043/2010/ALEL, č.j. MUMI 10019072 ze dne 29.4.2010)“ účastník řízení, společnost Excalibur City s.r.o., se sídlem Chvalkovice-Hatě č. 183, 669 02 Znojmo, IČ:25515705, vlastník pozemků parc.č. 7865, parc.č. 7871 a parc.č. 7883 – všechny v k.ú. Mikulov na Moravě, okr. Břeclav, které jsou dotčeny dokumentací záměru žadatele žadatelem doloženou u stavebního úřadu k žádosti vztážené se k tomuto rozhodnutí.

Shrnutí námitek a rozhodnutí stavebního úřadu o každé námitce, jsou obsaženy ve výrokové části tohoto rozhodnutí. K takto uplatněným námitkám tohoto účastníka řízení byla stavebním úřadem shledána tato odůvodnění pro rozhodnutí o námitkách ve výrokové části :

#### Námitka 1.:

*Řízení o umístění stavby R 52 věcně vychází z návrhu území řešeného Územním plánem velkého územního celku Břeclavsko, který byl schválen dne 09. 11. 2006 Zastupitelstvem Jihomoravského kraje usnesením č.j. 921/06/Z14 a následně publikován obecně závaznou vyhláškou kraje na*



základě usnesení zastupitelstva č. 922/06/Z14, a to ve Věstníku právních předpisů Jihomoravského kraje, ročník 2006, částka 17, č. 230.

Po zrušení tohoto Územního plánu velkého územního celku Břeclavsko včetně obecně závazné vyhlášky Jihomoravského kraje rozsudkem Nejvyššího správního soudu sp. zn. 3 Ao 1/2007-209 ze dne 25. 11. 2009, [www.nssoud.cz](http://www.nssoud.cz), nastala zcela jiná právní i skutková situace a v současné době nemá návrh řešení stavby R 52 potřebnou právní ani skutkovou oporu v nadřazeném Územním plánu velkého územního celku. Bez vyřešení těchto zásadních otázek, které byly až dosud obsaženy ve zrušeném Územním plánu velkého územního celku Břeclavsko, nelze projednávat navrhované Zadání, tak samozřejmě i v územním řízení umístění stavby R 52

S odkazem na ustanovením § 90 stavebního zákona, podle něhož stavební úřady v územním řízení přezkoumávají soulad jednotlivých záměrů s územně plánovací dokumentací jako celkem a s cíli a úkoly územního plánování, je nutno namítnout, že v současné době tak chybí územní plán velkého územního celku jako závazný podklad pro rozhodování o stavbě R 52.

Územní řízení o stavbě R 52 je tak v rozporu s platnou legislativou a judikaturou, neboť nelze umísťovat a stavět rychlostní silnici, jež tvoří záměr nadmístního, resp. republikového významu, jen na základě územních plánů obcí. Tato skutečnost jednoznačně vyplývá z rozsudku Nejvyššího správního soudu č.j. 1 Ao 1/2009-185 ze dne 23.09.2009. Po zrušení nadřazené územně plánovací dokumentace Nejvyšším správním soudem dne 25. 11. 2009 nemá již záměr stavby R 52 oporu v územně plánovací dokumentaci, což je jednou ze základních podmínek pro vydání územního rozhodnutí.

Jedná se o zásadní překážku, kterou žadatel, Ředitelství silnic a dálnic ČR, nemůže napravit nebo odstranit.

Podmínka souladu záměru stavby R 52 s územně plánovací dokumentací by byla splněna pouze v případě schválení Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje, které by obsahovaly vymezené území pro vedení koridoru rychlostní silnice R 52 ve variantě přes Mikulov a dále ke státní hranici s Rakouskem. Ani tyto zásady však, podle dostupných informací, neexistují ve schválené podobě (podle dosavadních předpokladů budou schváleny snad do konce t.r.).

#### Odůvodnění zamítnutí námítky 1.:

Stavební úřad posoudil a vyhodnotil námitku 1. tohoto účastníka řízení k záměru žadatele a jeho žádosti m.j. v těchto souvislostech :

- rozsudkem ze dne 25.11.2009, pod č.3 Ao 1/2007-209, Nejvyššího správního soudu, bylo zrušeno opatření obecné povahy - územní plán velkého územního celku Břeclavsko.
- dne 27.11.2009 vstoupil v platnost a účinnost zákon č. 416/2009 Sb., o urychlení výstavby dopravní infrastruktury, vyhlášený ve Sbírce zákonů ČR pod č. 419/2009, částka 135 ze dne 27.11.2009 (dále jen „zákon č. 416/2009 Sb.“).

Ve smyslu přechodného ustanovení § 6 zákona č. 416/2009 Sb. se správní řízení zahájená přede dnem nabytí účinnosti tohoto zákona dokončí podle dosavadních předpisů., tj.podle zákona č. 183/2006 Sb., stavební zákon, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „stavební zákon“) a zákona č. 184/2006 Sb., o vyvlastnění, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o vyvlastnění“). Dle přechodného ustanovení § 6 zákona 416/2009 Sb. se na stavby dopravní infrastruktury definované v § 2 odst. 1 písm. k) bodu I. stavebního zákona tj. například stavby pozemních komunikací, drah, vodních cest, letišť a s nimi souvisejících zařízení s účinností ode dne 27. 11. 2009 vztahuje rovněž zákon č. 416/2009 Sb.

- žádost záměru žadatele, předmět posouzení v tomto rozhodnutí, byla na stavební úřad žadatelem podána dne 25. 02. 2010 a vztahuje se na ni její posouzení dle ustanovení zákona č. 416/2009 Sb.
- podle § 3 odst. 1 zákona č. 416/2009 Sb. lze odejmout nebo omezit vlastnické právo k pozemkům nebo stavbám potřebným k uskutečnění dopravní infrastruktury definované pro účely tohoto zákona ustanovením § 1 odst. 2. Za stavby dopravní infrastruktury se dle ustanovení § 1 odst. 2 zákona č. 416/2009 Sb. považují stavby definované v § 2 odst. 1 písm. k) bod 1. stavebního zákona a stavby s nimi související, které jsou umísťované

- v plochách a koridorech vymezených v platné politice územního rozvoje *nebo* veřejně prospěšné stavby vymezené v územně plánovací dokumentaci
- usnesením vlády ČR č. 929 ze dne 20. 07. 2009 a vyhlášením dne 26.8.2009 ve Sbírce zákonů ČR sdělením Ministerstva pro místní rozvoj č. 270/2009 Sb. ze dne 14.08.2009 vstoupila v platnost a účinnost Politika územního rozvoje České republiky 2008 (dále také „PÚR 2008“)
  - ve smyslu § 90 odst. a) stavebního zákona nemá stavební úřad k dispozici relevantní podklad pro rozhodování v podobě územně plánovací dokumentace pořízené a vydané po schválení „PÚR 2008“ a proto, ve smyslu §54 odst. 5 stavebního zákona, stavební úřad uplatnil ustanovení PÚR 2008 přímo ve své činnosti posuzování souladu žadatelem navrženého umístění záměru v jeho žádosti a rozhodování dle § 31 odst. 4. stavebního zákona.
  - posouzením z hlediska § 32 odst. 1. písm. a), d) stavebního zákona je dokumentace záměru žadatele shledána plně v souladu s „PÚR 2008“, kterou byly m.j. vymezeny plochy dopravního koridoru Pohořelice–Mikulov–Drasenhöfen/Rakousko (E 461) rychlostní silnice R 52 nadmístního celostátního a mezinárodního významu.

Tento závěr stavebního úřadu je plně v souladu s účastníkem řízení upomínanou obecnou závazností rozsudku Nejvyššího správního soudu č.j. 1 Ao 1/2009-185 ze dne 23.9.2009, ve kterém je m.j. uvedeno : „...*“Republikové“, tedy celostátní priority územního plánování a plochy a koridory republikového, tedy celostátního a mezinárodního významu [srov. § 32 odst. 1 písm. a) a d) stavebního zákona] vymezuje vláda v politice územního rozvoje. Tyto plochy a koridory jsou závazné pro zásady územního rozvoje vydávané na úrovni krajů (§ 31 odst. 4 stavebního zákona)....”*

Tedy podle tohoto judikátu Nejvyššího správního soudu stavební úřad posuzoval žádost záměru žadatele m.j. z hlediska tzv. pozitivního a negativního vymezení ploch a koridorů nadmístního, u záměru žadatele pak ploch a koridoru R52 celostátního a mezinárodního významu v „PÚR 2008“ v souladu s ustanovení § 31 odst. 4 stavebního zákona a dospěl k závěru, že záměr žadatele v jeho žádosti je z tohoto aspektu v souvislostech ustanovení §§ zákona č. 416/2009 Sb., *o urychlení výstavby dopravní infrastruktury*, plně v souladu ve smyslu posouzení dle § 90 odst. a) stavebního zákona, resp. že je plně v souladu s jiným relevantním podkladem stavebním zákonem určeným (zde : „PÚR 2008“) jako nástroj k rozhodování o změnách v území a vydání rozhodnutí k žádosti záměru žadatele dle § 92 stavebního zákona;

#### Námítka 2.:

*Navrhované řešení stavby R 52 nebere naprosto v úvahu situaci v Rakouské republice, kdy se rakouská strana snaží mj. o úspory a mezi městy Schrick a Mikulovem má být postavena pouze dvoupruhová silnice. Příslušné rozhodnutí by mělo být přijato až na podzim t.r.*

#### Odůvodnění zamítnutí námítky 2.:

Stavební úřad posoudil a vyhodnotil námitku 2. tohoto účastníka řízení k záměru žadatele a jeho žádosti m.j. v těchto souvislostech :

- Stavebnímu úřadu nepřísluší posuzovat, hodnotit a vyjadřovat se k správní proceduře a řízením vedeným příslušnými orgány vně území České republiky, Stanovisko o hodnocení vlivů podle § 10 zákona č. 100/2001 Sb. o posuzování vlivů na životní prostředí, vydané Ministerstvem životního prostředí (MŽP) pod č.j. 4061/POVI/05 dne 13.05.2005, vztahující se m.j. k záměru žadatele, bylo žadatelem k žádosti záměru stavebnímu úřadu doloženo a je platné. K záležitostem týkajícím se obsahu námítky 19. účastníka řízení je v předmětném stanovisku m.j. sděleno následující :  
„V dopise č.j. BMLFUW-UW-1.4.2/0009-V/1/2004 Spolkového ministerstva pro zemědělství a lesní hospodářství, životní prostředí a vodní hospodářství se uvádí (vyjádření k dokumentaci EIA): „Nebyla doručena žádná zamítavá stanoviska. Republika Rakousko nemá k plánovanému záměru žádné připomínky, žádá však o předání dokumentů a rozhodnutí vydaných v dalším průběhu řízení. Pro uskutečnění bilaterálních konzultací

*není v současném okamžiku z pohledu rakouské strany důvod. “ Všechny dokumenty jsou postupovány rakouské straně. Přitom jsou zároveň vypořádávána vyjádření došlá z rakouské strany“.*

- Rozhodnutím Evropského parlamentu a Rady č.884/2004/ES ze dne 29.04.2004, kterým se mění rozhodnutí č. 1692/96/ES o řídicích zásadách Společenství pro rozvoj transevropské dopravní sítě , byla stanovena výstavba dálničního spojení Brno – Vídeň přes hraniční úsek, prioritním projektem, na němž mají být práce zahájeny před rokem 2010, u této stavby konkrétně v roce 2009 (viz bod 25, Přílohy rozhodnutí č. 884/2004/ES, která nahrazuje přílohu III rozhodnutí č. 1692/96/ES). Aktualizovaná mapová příloha rozhodnutí č. 1692/96/ES předpokládá vedení rychlostní silnice R52 v trase Brno – Pohořelice– hranice s Rakouskem, nikoli v trase Brno – Břeclav – hranice s Rakouskem.  
Z uvedeného jednoznačně vyplývá, že vedení záměru rychlostní silnice R 52 v trase Pohořelice – státní hranice s Rakouskem je v souladu s požadavky Evropského parlamentu a Rady ES a v souladu s Politikou územního rozvoje České republiky 2008 schválenou 20.07.2009 Usnesením vlády ČR č. 929 (viz dále v odůvodnění této námitky) ;
- námitka účastníka řízení jejím posouzením ve smyslu § 89 odst. 5 stavebního zákona přesahuje rozsah působnosti stavebního úřadu;
- dne 27.11.2009 vstoupil v platnost a účinnost zákon č. 416/2009 Sb., *o urychlení výstavby dopravní infrastruktury*, vyhlášený ve Sbírce zákonů ČR pod č. 419/2009, částka 135 ze dne 27.11.2009 (dále jen „zákon č. 416/2009 Sb.“).  
Ve smyslu přechodného ustanovení § 6 zákona č. 416/2009 Sb. se správní řízení zahájená přede dnem nabytí účinnosti tohoto zákona dokončí podle dosavadních předpisů., tj.podle zákona č. 183/2006 Sb., stavební zákon, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „*stavební zákon*“) a zákona č. 184/2006 Sb., o vyvlastnění, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „*zákon o vyvlastnění*“). Dle přechodného ustanovení § 6 zákona 416/2009 Sb. se na stavby dopravní infrastruktury definované v § 2 odst. 1 písm. k) bodu I. stavebního zákona tj. *například stavby pozemních komunikací, drah, vodních cest, letišť a s nimi souvisejících zařízení* s účinností ode dne 27.11.2009 vztahuje rovněž zákon č. 416/2009 Sb.;
- žádost záměru žadatele, předmět posouzení v tomto rozhodnutí, byla na stavební úřad žadatelem podána dne 25.02.2010 a vztahuje se na ni její posouzení dle ustanovení zákona č. 416/2009 Sb.
- podle § 3 odst. 1 zákona č. 416/2009 Sb. lze odejmout nebo omezit vlastnické právo k pozemkům nebo stavbám potřebným k uskutečnění dopravní infrastruktury definované pro účely tohoto zákona ustanovením § 1 odst. 2. Za stavby dopravní infrastruktury se dle ustanovení § 1 odst. 2 zákona č. 416/2009 Sb. považují stavby definované v § 2 odst. 1 písm. k) bod 1. *stavebního zákona* a stavby s nimi související, které jsou umístěvané v plochách a koridorech vymezených v platné politice územního rozvoje *nebo* veřejně prospěšné stavby vymezené v územně plánovací dokumentaci
- usnesením vlády ČR č. 929 ze dne 20. 07. 2009 a vyhlášením dne 26.08.2009 ve Sbírce zákonů ČR sdělením Ministerstva pro místní rozvoj č. 270/2009 Sb. ze dne 14.08.2009 vstoupila v platnost a účinnost Politika územního rozvoje České republiky 2008 (dále také „PÚR 2008“)
- ve smyslu § 90 odst. a) stavebního zákona nemá stavební úřad k dispozici relevantní podklad pro rozhodování v podobě územně plánovací dokumentace pořízené a vydané po schválení „PÚR 2008“ a proto, ve smyslu § 54 odst. 5 stavebního zákona, stavební úřad uplatnil ustanovení PÚR 2008 přímo ve své činnosti posuzování souladu žadatelem navrženého umístění záměru v jeho žádosti dle § 31 odst. 4. stavebního zákona.
- posouzením z hlediska ustanovení § 32 odst. 1. písm. a), d) stavebního zákona je dokumentace záměru žadatele shledána plně v souladu s „PÚR 2008“, kterou byly m.j. vymezeny plochy dopravního koridoru Pohořelice–Mikulov–Drasenhöfen/Rakousko (E 461) rychlostní silnice R 52 nadmístního celostátního a mezinárodního významu.

Tento závěr stavebního úřadu je plně v souladu s účastníkem řízení upomínanou obecnou závazností rozsudku Nejvyššího správního soudu č.j. 1 Ao 1/2009-185 ze dne 23.09.2009, ve kterém je m.j. uvedeno : „... *“Republikové“, tedy celostátní priority územního plánování a plochy a koridory republikového, tedy celostátního a mezinárodního významu [srov. §32 odst. 1 písm. a) a d) stavebního zákona] vymezuje vláda v politice územního rozvoje. Tyto plochy a koridory jsou závazné pro zásady územního rozvoje vydávané na úrovni krajů (§ 31 odst. 4 stavebního zákona)....”*

Tedy podle tohoto judikátu Nejvyššího správního soudu stavební úřad posuzoval žádost záměru žadatele m.j. z hlediska tzv. pozitivního a negativního vymezení ploch a koridorů nadmístního, u záměru žadatele pak ploch a koridoru R52 celostátního a mezinárodního významu v „PÚR 2008“ v souladu s § 31 odst. 4 stavebního zákona a dospěl k závěru, že záměr žadatele v jeho žádosti je z tohoto aspektu v souvislostech ustanovení §§ zákona č. 416/2009 Sb., *o urychlení výstavby dopravní infrastruktury*, plně v souladu ve smyslu posouzení dle § 90 odst. a) stavebního zákona, resp. že je plně v souladu s jiným relevantním podkladem stavebním zákonem určeným (zde : „PÚR 2008“) jako nástroj k rozhodování o změnách v území a vydání rozhodnutí k žádosti záměru žadatele dle § 92 stavebního zákona;

### Námítka 3.:

*Navrhované umístění stavby R 52 ve svém důsledku znamená, že její pokračování v mezích plánované trasy založené právě nyní projednávanou částí stavby R 52 zcela zásadním způsobem zasáhne vlastnická práva společnosti Excalibur City s.r.o., neboť na jejich pozemcích má být v případě schválení trasy R 52 vybudována křižovatka, která tyto pozemky naprosto znehodnotí a zbytek učiní nevyužitelnými. U pozemků nezasažených zábořem pro výstavbu rychlostní komunikace by došlo k nárůstu hlukové a imisní zátěže s ohledem na bezprostřední sousedství s těchto pozemků s komunikací a ke znemožnění realizace stávajícího podnikatelského záměru výstavby nákupního centra s restaurací a hotelem.*

*Společnost Excalibur City s.r.o. namítá, že*

- *neexistuje důvod pro výstavbu plánovaného kruhového objezdu s křižovatkou, neboť stavba v tomto nadbytečně velkém rozsahu nemá věcné opodstatnění, předpokládá mj. vybudování sjezdu na celnici (!) v době, kdy jsme již součástí EU a celnice již byly zrušeny,*
- *pozemky společnosti Excalibur City s.r.o. mají být dále mj. využity pro vybudování příjezdové trasy pro soukromou společnost (UNIMEX GROUP).*

*Navrhovaná trasa R 52 založená umístěním nyní projednávané stavby R 52 naprosto nezohledňuje negativní vlivy realizace výstavby rychlostní komunikace na životní prostředí, lidské zdraví a možnost dalšího využívání pozemků, které by působily kumulativně s jinými vlivy z jiných, rovněž plánovaných nebo již existujících zdrojů poškozování životního prostředí; zejména jde o zásadní nárůst objemu kamionové nákladní dopravy*

*Společnost Excalibur City s.r.o. též namítá, že žadatel, resp. předložená dokumentace nezohledňuje možnost variantního řešení celé trasy R 52 a zvolení jiné varianty řešení dálničního spojení mezi Brnem a Vídní s nezbytným porovnáním dopravních, ekonomických a ekologických parametrů tohoto spojení. Veškerá jiná řešení nebyla zkoumána a jsou opominuta ve prospěch jediného řešení, při jehož přípravě nebyla a nejsou respektována platná ustanovení českého právního řádu, unijních předpisů a mezinárodních smluv (Aarhuská úmluva).*

### Odůvodnění zamítnutí námítky 3.:

Stavební úřad zamítnutí této námítky tohoto účastníka řízení odůvodňuje svou argumentací uvedenou v odůvodnění námítky 2. tohoto účastníka řízení a dále takto:

- K záměru žadatele posuzovanému v tomto řízení byl dotčenými orgány ochrany přírody m.j. udělen souhlas v závazném stanovisku vydaném podle § 12 odst. 2 zákona č. 114/1992 Sb. Městským úřadem Mikulov, OŽP pod č.j. OPK/080001/26/00/SUCM/002 dne 23.07.2008 a vydaném AOPK SCHKO Pálava pod zn. 00878/PA/2008/AOPK dne 28.7.2008. Rovněž byly orgány ochrany přírody vydány potřebná rozhodnutí o udělení výjimek z ochrany dle zákona č. 114/1992 Sb. (citovaná v závěru výrokové části tohoto rozhodnutí);

- Ve výrokové části tohoto rozhodnutí jsou žadateli a v řízení posuzovanému záměru stanoveny podmínky, m.j. podmínky ze stanoviska MŽP č.j. 4061/OPVI/05 ze dne 13.05.2005 (*stanovisko o hodnocení vlivů podle § 10 zák.č. 100/2001Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí*) a podmínky vyplývající ze souhlasu ve vydaných závazných stanoviscích příslušných orgánů ochrany přírody dle ustanovení zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů – které musí být v další fázi přípravy záměru žadatelem splněny a dodrženy. Výrokovou částí rozhodnutí jsou žadateli záměru stavebním úřadem m.j. v přenesení požadavků dotčených orgánů dle zvláštních předpisů z jejich vyjádření, stanovisek a závazných stanovisek stanoveny podmínky za jejichž splnění je záměr žadatele možný stavebně povolit a realizovat, čímž jsou v řízení k záměru dotčeným orgánem sledované aspekty hodnocení vlivů na životní prostředí řešeny a vypořádány;

Z hlediska zdravotních rizik stavební úřad prověřováním a posuzováním potřeb dle §19 odst. 1 písm. c) stavebního zákona k předloženému záměru žadatele dospěl k závěru, že :

- stávající automobilový provoz zvyšuje s výhledově rostoucí hustotou i nebezpečí dopravních úrazů, zejména v sídlech v místech častého přechodu chodců, pohybu cyklistů apod. Převedením automobilové dopravy ze sídel mimo ně záměrem žadatele se tato rizika sníží;
- lze jen obtížně odhadovat dlouhodobý vývoj rizika znečišťování ovzduší z automobilové dopravy účinkem oxidu dusičného na člověka, protože již nyní existují v automobilech komerčně užívané pohonné jednotky, které nevyužívají jako zdroj energie spalování ropných produktů. Emise škodlivin z nich může být proti stávajícím technologiím motorů výrazně nižší (hybridní motory), či nulová (elektrovozidla, vodíko-kyslíkové články). Permanentně celosvětově se velmi zpřisňují emise škodlivin z hlediska zavádění nových technologií pohonných jednotek na automobilovém trhu tam kde se používá klasická energie spalování ropných produktů, a to vzhledem ke zvyšování ceny ropy a celosvětovému úbytku zásob ropy. Převedením automobilové dopravy ze sídel mimo ně záměrem žadatele se tato rizika sníží;
- stávající a výhledově hustší automobilový provoz po dnešním stavu pozemních komunikacích v intravilánu sídla dotčených obcí má nepříznivé dopady na psychiku lidí. Příčinou je nejen intenzivní, nepravidelný a nárazový hluk a jím vyvolané rušení soustředěných činností, ale i další reakce na hustou pozemní dopravu, na zápach výfukových plynů, dále stresy při přecházení ulice na nedostatečně zabezpečených místech, a to zejména u starých osob, invalidů, matek s kočárky a malými dětmi apod. K tomu přistupují i některé trvale znepokojující obavy, např. o bezpečnost samostatně se pohybujících dětí. Duševní napětí a stresy ovlivňují u člověka výrazně emocionální stránku jeho psychiky a jejím prostřednictvím rozkolísávají hormonální hladinu; mění tak funkční a metabolické poměry v organismu. Tím je otevřena cesta i k zásahům psychických stavů do oblasti tělesného zdraví. Převedením automobilové dopravy ze sídel mimo ně záměrem žadatele se tato rizika sníží;
- z hlediska ovlivnění zdraví obyvatelstva je zásadním požadavkem podpora hromadné dopravy a podpora aktivit omezujících množství jízd motorových vozidel přes obydlená sídla (např. odvedení tranzitní dopravy mimo sídla záměrem žadatele a vymístěním institucí z center obcí a měst).

Bez posuzování konkrétních záměrů výstavby pozemní komunikací lze stavebním úřadem konstatovat, že každá přeložka pozemní komunikace či nová komunikace, která odvádí dopravu mimo souvisle zastavěné území je vždy přínosem, vždy dojde ke snížení negativních dopadů zdravotních rizik na obyvatelstvo. Toto platí i v případě, že se nové trasování pozemní komunikace může přiblížit k zastavěným územím a mohou se zde projevit negativní účinky na okrajové polohy sídel. Při podrobnějším srovnání by vždy vyplynulo, že v porovnání se současným stavem jsou tyto dopady menšího rozsahu a celkově dochází ke zlepšení.

Umístění záměru žadatele napojením na stávající stav rozhodně nelze považovat za účastníkem řízení označený „zásadní nárůst objemu kamionové nákladní dopravy“, které významově značí že dnes v dopravním směru Brno – Pohořelice – Mikulov – Vídeň a naopak žádná nadregionální

či mezinárodní tranzitní doprava neprobíhá. Takový argument v námitce účastníka řízení je věcně neakceptovatelný zejména vzhledem k již stávajícímu stavu přeshraniční existence provozovaného úseku rakouské dálnice A5, směrově vedoucímu na Mikulov, a také ke stávajícímu stavu a mezinárodnímu významu dopravní exponovanosti v trase Brno – Pohořelice – Mikulov – Vídeň a opačně.

Ve výrokové části tohoto rozhodnutí jsou žadateli a v řízení posuzovanému záměru stanoveny podmínky m.j. z hlediska eliminace rizik dopadů záměru na veřejné zdraví, které je povinen žadatel záměru splnit a dodržet. Výrokovou částí rozhodnutí jsou žadateli záměru stavebním úřadem m.j. v přenesení požadavků dotčených orgánů dle zvláštních předpisů z jejich vyjádření, stanovisek a závazných stanovisek stanoveny podmínky za jejichž splnění je záměr žadatele možný stavebně povolit a realizovat, a to podmínky m.j. z hlediska eliminace rizik dopadů záměru na veřejné zdraví.

Stavební úřad svou činností dle §19 odst. 1 písm. c) stavebního zákona m.j. dospěl k závěru, že dotčenými orgány bylo provedeno technicko-ekonomické porovnání varianty Brno – Pohořelice – hranice s Rakouskem („varianta mikulovská“) a varianty Brno – Břeclav – hranice s Rakouskem („varianta břeclavská“) s hlediska dosažení návrhových parametrů, potřebných pro rychlostní silnici, možnosti obsluhy území i ekologických dopadů, a to jak na území ČR tak i na území Rakouska (např. Studie Argumentarium A5 Nord Autobahn, leden 2005). Břeclavská varianta byla shledána z uvedených hledisek jako podstatně horší až nepřijatelná (*na českém území by došlo ke kolizím s vyhláškou ptačí oblasti Soutok – Tvrdonicko, s navrženou evropsky významnou lokalitou kategorie chráněné krajinné oblasti Soutok – Podluží v rámci soustavy NATURA 2000 a s ekologicky cenným lesním porostem v úseku mezi Poštovnou a státní hranicí*), návrhové parametry trasy vyhovují směrodatné rychlosti pouze 70 km/h podle ČSN 73 6101 Projektování silnic a dálnic (říjen 2004). V žádném případě není možné uvažovat v tomto ekologicky velmi cenném území, především z hlediska jejího vlivu na životní prostředí, s výstavbou komunikace parametrů rychlostní silnice nebo dálnice. Navíc je spojení Brna s Vídní přes Břeclav i o cca 8 km (podle uvedené rakouské studie o 10km) delší, což by vedlo k vyšším provozním nákladům uživatelů. Z uvedených důvodů komplexní porovnání nákladů mikulovské a břeclavské varianty na českém ani na rakouském území prováděno nebylo. Jak je uvedeno v odůvodnění zamítnutí námítky 11. účastníka řízení - rozhodnutím Evropského parlamentu a Rady č.884/2004/ES ze dne 29. 04. 2004, kterým se mění rozhodnutí č. 1692/96/ES o řídicích zásadách Společenství pro rozvoj transevropské dopravní sítě, byla stanovena výstavba dálničního spojení Brno – Vídeň přes hraniční úsek, prioritním projektem, na němž mají být práce zahájeny před rokem 2010, u této stavby konkrétně v roce 2009 (viz bod 25, Přílohy rozhodnutí č. 884/2004/ES, která nahrazuje přílohu III rozhodnutí č. 1692/96/ES). Aktualizovaná mapová příloha rozhodnutí č. 1692/96/ES předpokládá vedení rychlostní silnice R52 v trase Brno – Pohořelice– hranice s Rakouskem (varianta mikulovská), nikoli v trase Brno – Břeclav – hranice s Rakouskem (varianta břeclavská).

Všechny uvedené hlediska dokládají zajištění prověření a zdůvodnění hospodárnosti nakládání s veřejnými prostředky.

Stavební úřad posoudil námitku účastníka řízení vytýkající žadateli nepředložení k žádosti takové dokumentace záměru, která by zohlednila možnost variantního řešení celé trasy R52 a zvolení jiné varianty řešení dálničního spojení mezi Brnem a Vídní – zamítnutím této námítky s odůvodněním, že dokumentace záměru žadatele doložená k žádosti na vydání rozhodnutí dle § 92 stavebního zákona nemůže obsahovat možnost variantního řešení umístění záměru žadatele. Předložení dokumentace záměru žadatele k žádosti podle § 86 stavebního zákona v rozsahu tímto odstavcem odůvodnění sledované námítky tohoto účastníka řízení by byla nepřípustná. Stavební úřad nemá danou působnost ve smyslu § 89 odst. 5 se v tomto řízení zabývat povahou této námítky tohoto účastníka řízení jinak, než je výše k ní stavebním úřadem uvedeno.

Dále byly podány námitky účastníka řízení Excalibur City s.r.o., IČ 25515705, se sídlem Chvalkovice-Hatě č. 183, 669 02 Znojmo, uplatněné při veřejném ústním jednání do protokolu dne 03. 06. 2010, - věcně shrnuto týkající se:

Námitka 1.:

*Řešení křižovatky Mikulov – jih považujeme za zcela neadekvátní, megalomanské řešení, které dle našeho názoru je realizováno pouze z důvodu prostavět více peněz ze státní pokladny a dopravně obsloužit některé stávající nebo budoucí komerční objekty přilehlé. Toto řešení by možná bylo akceptovatelné v Brně nebo Praze pro region Mikulova – obslužnost Mikulova je, jak již jsem uvedl neadekvátní. Navrhujeme úplně přeřezit celou křižovátku Mikulov – jih na normální dálniční křižovátku“ s eventuelním oboustranným připojením, které stávající křižovatka vůbec nenabízí. Jsme vlastníky pozemku parc.č. 7865, 7871, 7883 v katastrálním území Mikulov na Moravě, které předmětnou stavbou budou zcela nesmyslně úplně znehodnoceny.*

Odůvodnění zamítnutí námítky č.1.:

Stavební úřad posoudil a vyhodnotil námitku 1. tohoto účastníka řízení k záměru žadatele a jeho žádosti m.j. v těchto souvislostech :

Podmínku přeřezání křižovatky SO 6103 MUK Mikulov – jih stavební úřad zamítl a to především z toho důvodu, že musí rozhodovat o návrhu tak, jak byl žadatelem podán a projednán s dotčenými orgány. Stavebnímu úřadu nepřísluší ukládat žadateli změnu návrhu projektové dokumentace na základě podmínek účastníka řízení, pokud tyto nevyplývají z právních předpisů.

Stavební úřad rozhoduje v územním rozhodnutí o návrhu tak, jak byl podán a jelikož se k navržené projektové dokumentaci kladně vyjádřily taktéž dotčené orgány, ošetřující specializovanou část stavby, nepřísluší stavebnímu úřadu jakkoliv posuzovat, měnit či navrhopvat změnu předloženého návrhu, stejně tak, jako i žádnému z účastníků řízení, případně hodnotit její navržení.

Podáním dne 03.06.2010 na Městském úřadu Mikulov, zaevidováno pod č.j. MUMI 10024532, vznesl písemnou formou ze dne 03.06.2010 „Námitky, územní řízení pro R52, stavba 5206, Perná – st.hranice ČR/Rakousko“ účastník řízení, Obec Dolní Dunajovice, IČ: 00283126, Zahradní 613, 691 85 Dolní Dunajovice, obec která je svým katastrálním územím dotčena dokumentací záměru žadatele žadatelem doloženou u stavebního úřadu k žádosti vztažené se k tomuto rozhodnutí.

Shrnutí námítky a rozhodnutí stavebního úřadu o každé námitce, jsou obsaženy ve výrokové části tohoto rozhodnutí. K takto uplatněným námitkám tohoto účastníka řízení byla stavebním úřadem shledána tato odůvodnění pro rozhodnutí o námitkách ve výrokové části :

Námitka 1.:

*Vzhledem k tomu, že NSS zrušil v listopadu 2009 územní plán velkého územního celku Břeclavska a s tím i zrušil koridor R52 Pohořelice - Mikulov, neexistuje v platné územně plánovací dokumentaci žádný schválený koridor pro R52*

Odůvodnění zamítnutí námítky 1.:

Stavební úřad posoudil a vyhodnotil námitku 1. tohoto účastníka řízení k záměru žadatele a jeho žádosti m.j. v těchto souvislostech :

- rozsudkem ze dne 25.11.2009, pod č.3 Ao 1/2007-209, Nejvyššího správního soudu, bylo zrušeno opatření obecné povahy - územní plán velkého územního celku Břeclavsko.
- dne 27.11.2009 vstoupil v platnost a účinnost zákon č. 416/2009 Sb., o urychlení výstavby dopravní infrastruktury, vyhlášený ve Sbírce zákonů ČR pod č. 419/2009, částka 135 ze dne 27.11.2009 (dále jen „zákon č. 416/2009 Sb.“).

Ve smyslu přechodného ustanovení § 6 zákona č. 416/2009 Sb. se správní řízení zahájena přede dnem nabytí účinnosti tohoto zákona dokončí podle dosavadních předpisů, tj. podle zákona č. 183/2006 Sb., stavební zákon, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „stavební zákon“) a zákona č. 184/2006 Sb., o vyvlastnění, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o vyvlastnění“). Dle přechodného ustanovení § 6 zákona 416/2009 Sb. se na stavby

- dopravní infrastruktury definované v § 2 odst. 1 písm. k) bodu I. stavebního zákona tj. *například stavby pozemních komunikací, drah, vodních cest, letišť a s nimi souvisejících zařízení* s účinností ode dne 27.11.2009 vztahuje rovněž zákon č. 416/2009 Sb.
- žádost záměru žadatele, předmět posouzení v tomto rozhodnutí, byla na stavební úřad žadatelem podána dne 25.02.2010 a vztahuje se na ni její posouzení dle ustanovení zákona č. 416/2009 Sb.
  - podle § 3 odst. 1 zákona č. 416/2009 Sb. lze odejmout nebo omezit vlastnické právo k pozemkům nebo stavbám potřebným k uskutečnění dopravní infrastruktury definované pro účely tohoto zákona ustanovením § 1 odst. 2. Za stavby dopravní infrastruktury se § 1 odst. 2 zákona č. 416/2009 Sb. považují stavby definované v § 2 odst. 1 písm. k) bod 1. *stavebního zákona* a stavby s nimi související, které jsou umístované v plochách a koridorech vymezených v platné politice územního rozvoje *nebo* veřejně prospěšné stavby vymezené v územně plánovací dokumentaci
  - usnesením vlády ČR č. 929 ze dne 20.07.2009 a vyhlášením dne 26.08.2009 ve Sbírce zákonů ČR sdělením Ministerstva pro místní rozvoj č. 270/2009 Sb. ze dne 14.08.2009 vstoupila v platnost a účinnost Politika územního rozvoje České republiky 2008 (dále také „PÚR 2008“)
  - ve smyslu § 90 odst. a) stavebního zákona nemá stavební úřad k dispozici relevantní podklad pro rozhodování v podobě územně plánovací dokumentace pořízené a vydané po schválení „PÚR 2008“ a proto, ve smyslu § 54 odst. 5 stavebního zákona, stavební úřad uplatnil ustanovení PÚR 2008 přímo ve své činnosti posuzování souladu žadatelem navrženého umístění záměru v jeho žádosti a rozhodování dle § 31 odst. 4. stavebního zákona.
  - posouzením z hlediska § 32 odst. 1. písm. a), d) stavebního zákona je dokumentace záměru žadatele shledána plně v souladu s „PÚR 2008“, kterou byly m.j. vymezeny plochy dopravního koridoru Pohořelice–Mikulov–Drasenhöfen/Rakousko (E 461) rychlostní silnice R 52 nadmístního celostátního a mezinárodního významu.

Tento závěr stavebního úřadu je plně v souladu s účastníkem řízení upomínanou obecnou závazností rozsudku Nejvyššího správního soudu č.j. 1 Ao 1/2009-185 ze dne 23.9.2009, ve kterém je m.j. uvedeno : „...*“Republikové“, tedy celostátní priority územního plánování a plochy a koridory republikového, tedy celostátního a mezinárodního významu [srov. §32 odst. 1 písm. a) a d) stavebního zákona] vymezuje vláda v politice územního rozvoje. Tyto plochy a koridory jsou závazné pro zásady územního rozvoje vydávané na úrovni krajů (§ 31 odst. 4 stavebního zákona)....”*

Tedy podle tohoto judikátu Nejvyššího správního soudu stavební úřad posuzoval žádost záměru žadatele m.j. z hlediska tzv. pozitivního a negativního vymezení ploch a koridorů nadmístního, u záměru žadatele pak ploch a koridoru R52 celostátního a mezinárodního významu v „PÚR 2008“ v souladu s ustanovením § 31 odst. 4 stavebního zákona a dospěl k závěru, že záměr žadatele v jeho žádosti je z tohoto aspektu v souvislostech ustanovení §§ zákona č. 416/2009 Sb., *o urychlení výstavby dopravní infrastruktury*, plně v souladu ve smyslu posouzení dle § 90 odst. a) stavebního zákona, resp. že je plně v souladu s jiným relevantním podkladem stavebním zákonem určeným (zde : „PÚR 2008“) jako nástroj k rozhodování o změnách v území a vydání rozhodnutí k žádosti záměru žadatele dle § 92 stavebního zákona.

## Námítka 2.:

*Územní plán obce Bavory neobsahuje R52, a tedy územní řízení nemůže být podle něho vedeno*

## Odůvodnění zamítnutí námítky 2.:

Stavební úřad posoudil a vyhodnotil námitku 2. tohoto účastníka řízení takto :

- shledal, že dne 27.11.2009 vstoupil v platnost a účinnost zákon č. 416/2009 Sb., *o urychlení výstavby dopravní infrastruktury*, vyhlášený ve Sbírce zákonů ČR pod č. 419/2009, částka 135 ze dne 27.11.2009 (dále jen „zákon č. 416/2009 Sb.“).



Ve smyslu přechodného ustanovení § 6 zákona č. 416/2009 Sb. se správní řízení zahájena přede dnem nabytí účinnosti tohoto zákona dokončí podle dosavadních předpisů, tj. podle zákona č. 183/2006 Sb., stavební zákon, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „*stavební zákon*“) a zákona č. 184/2006 Sb., o vyvlastnění, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „*zákon o vyvlastnění*“). Dle přechodného ustanovení § 6 zákona 416/2009 Sb. se na stavby dopravní infrastruktury definované v § 2 odst. 1 písm. k) bodu I. stavebního zákona tj. *například stavby pozemních komunikací, drah, vodních cest, letišť a s nimi souvisejících zařízení* s účinností ode dne 27.11.2009 vztahuje rovněž zákon č. 416/2009 Sb.

- žádost záměru žadatele, předmět posouzení v tomto rozhodnutí, byla na stavební úřad žadatelem podána dne 25.02.2010 a vztahuje se na ni její posouzení dle ustanovení zákona č. 416/2009 Sb.
- podle § 3 odst. 1 zákona č. 416/2009 Sb. lze odejmout nebo omezit vlastnické právo k pozemkům nebo stavbám potřebným k uskutečnění dopravní infrastruktury definované pro účely tohoto zákona ustanovením § 1 odst. 2. Za stavby dopravní infrastruktury se dle ustanovení § 1 odst. 2 zákona č. 416/2009 Sb. považují stavby definované v § 2 odst. 1 písm. k) bod 1. *stavebního zákona* a stavby s nimi související, které jsou umístěvané v plochách a koridorech vymezených v platné politice územního rozvoje *nebo* veřejně prospěšné stavby vymezené v územně plánovací dokumentaci
- shledal, že usnesením vlády ČR č. 929 ze dne 20.07.2009 a vyhlášením dne 26.08.2009 ve Sbírce zákonů ČR sdělením Ministerstva pro místní rozvoj č. 270/2009 Sb. ze dne 14.08.2009 vstoupila v platnost a účinnost Politika územního rozvoje České republiky 2008 (dále také „PÚR 2008“)
- ve smyslu § 90 odst. a) stavebního zákona nemá stavební úřad k dispozici relevantní podklad pro rozhodování v podobě územně plánovací dokumentace (m.j. obce Bavory) pořízené a vydané po schválení „PÚR 2008“ a proto, ve smyslu § 54 odst. 5 stavebního zákona, stavební úřad uplatnil ustanovení PÚR 2008 přímo ve své činnosti posuzování souladu žadatelem navrženého umístění záměru v jeho žádosti a rozhodování dle § 31 odst. 4. stavebního zákona.
- posouzením z hlediska § 32 odst. 1. písm. a), d) stavebního zákona je dokumentace záměru žadatele (m.j. v územním obvodu obce Bavory) shledána plně v souladu s „PÚR 2008“, kterou byly m.j. vymezeny plochy dopravního koridoru Pohořelice–Mikulov–Drasenhöfen/Rakousko (E 461) rychlostní silnice R 52 nadmístního celostátního a mezinárodního významu.

Tento závěr stavebního úřadu je plně v souladu s účastníkem řízení upomínanou obecnou závazností rozsudku Nejvyššího správního soudu č.j. 1 Ao 1/2009-185 ze dne 23.09.2009, ve kterém je m.j. uvedeno : „...*“Republikové“, tedy celostátní priority územního plánování a plochy a koridory republikového, tedy celostátního a mezinárodního významu [srov. §32 odst. 1 písm. a) a d) stavebního zákona] vymezuje vláda v politice územního rozvoje. Tyto plochy a koridory jsou závazné pro zásady územního rozvoje vydávané na úrovni krajů (§ 31 odst. 4 stavebního zákona)....”*

Tedy podle tohoto judikátu Nejvyššího správního soudu stavební úřad posuzoval žádost záměru žadatele m.j. z hlediska tzv. pozitivního a negativního vymezení ploch a koridorů nadmístního, u záměru žadatele pak ploch a koridoru R52 celostátního a mezinárodního významu v „PÚR 2008“ v souladu s § 31 odst. 4 stavebního zákona a dospěl k závěru, že záměr žadatele v jeho žádosti je z tohoto aspektu v souvislostech ustanovení §§ zákona č. 416/2009 Sb., *o urychlení výstavby dopravní infrastruktury*, plně v souladu ve smyslu posouzení dle § 90 odst. a) stavebního zákona, resp. že je plně v souladu s jiným relevantním podkladem stavebním zákonem určeným (zde : „PÚR 2008“) jako nástroj k rozhodování o změnách v území a vydání rozhodnutí k žádosti záměru žadatele dle § 92 stavebního zákona.

### Námítka 3.:

*Územní plán obce Perná neobsahuje R52 a tedy územní řízení nemůže být podle něho vedeno*

Odůvodnění zamítnutí námitky 3.:

Stavební úřad posoudil a vyhodnotil námitku 3. tohoto účastníka řízení takto :

- shledal, že dne 27.11.2009 vstoupil v platnost a účinnost zákon č. 416/2009 Sb., *o urychlení výstavby dopravní infrastruktury*, vyhlášený ve Sbírce zákonů ČR pod č. 419/2009, částka 135 ze dne 27.11.2009 (dále jen „zákon č. 416/2009 Sb.“).  
Ve smyslu přechodného ustanovení § 6 zákona č. 416/2009 Sb. se správní řízení zahájena přede dnem nabytí účinnosti tohoto zákona dokončí podle dosavadních předpisů, tj. podle zákona č. 183/2006 Sb., stavební zákon, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „*stavební zákon*“) a zákona č. 184/2006 Sb., o vyvlastnění, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „*zákon o vyvlastnění*“). Dle přechodného ustanovení § 6 zákona 416/2009 Sb. se na stavby dopravní infrastruktury definované v § 2 odst. 1 písm. k) bodu I. stavebního zákona tj. *například stavby pozemních komunikací, drah, vodních cest, letišť a s nimi souvisejících zařízení* s účinností ode dne 27.11.2009 vztahuje rovněž zákon č. 416/2009 Sb.
- žádost záměru žadatele, předmět posouzení v tomto rozhodnutí, byla na stavební úřad žadatelem podána dne 25.02.2010 a vztahuje se na ni její posouzení dle ustanovení zákona č. 416/2009 Sb.
- podle § 3 odst. 1 zákona č. 416/2009 Sb. lze odejmout nebo omezit vlastnické právo k pozemkům nebo stavbám potřebným k uskutečnění dopravní infrastruktury definované pro účely tohoto zákona ustanovením § 1 odst. 2. Za stavby dopravní infrastruktury se dle ustanovení § 1 odst. 2 zákona č. 416/2009 Sb. považují stavby definované v § 2 odst. 1 písm. k) bod 1. *stavebního zákona* a stavby s nimi související, které jsou umístěvané v plochách a koridorech vymezených v platné politice územního rozvoje *nebo* veřejně prospěšné stavby vymezené v územně plánovací dokumentaci
- shledal, že usnesením vlády ČR č. 929 ze dne 20.7.2009 a vyhlášením dne 26.08.2009 ve Sbírce zákonů ČR sdělením Ministerstva pro místní rozvoj č. 270/2009 Sb. ze dne 14.08.2009 vstoupila v platnost a účinnost Politika územního rozvoje České republiky 2008 (dále také „PÚR 2008“)
- ve smyslu § 90 odst. a) stavebního zákona nemá stavební úřad k dispozici relevantní podklad pro rozhodování v podobě územně plánovací dokumentace (m.j. obce Perná) pořízené a vydané po schválení „PÚR 2008“ a proto, ve smyslu §54 odst. 5 stavebního zákona, stavební úřad uplatnil ustanovení PÚR 2008 přímo ve své činnosti posuzování souladu žadatelem navrženého umístění záměru v jeho žádosti dle § 31 odst. 4. stavebního zákona..
- posouzením z hlediska ustanovení § 32 odst. 1. písm. a), d) stavebního zákona je dokumentace záměru žadatele (m.j. v územním obvodu obce Perná) shledána plně v souladu s „PÚR 2008“, kterou byly m.j. vymezeny plochy dopravního koridoru Pohořelice–Mikulov–Drasenhöfen/Rakousko (E 461) rychlostní silnice R 52 nadmístního celostátního a mezi-národního významu.

Tento závěr stavebního úřadu je plně v souladu s účastníkem řízení upomínanou obecnou závazností rozsudku Nejvyššího správního soudu č.j. 1 Ao 1/2009-185 ze dne 23.9.2009, ve kterém je m.j. uvedeno : „...*“Republikové“, tedy celostátní priority územního plánování a plochy a koridory republikového, tedy celostátního a mezinárodního významu [srov. §32 odst. 1 písm. a) a d) stavebního zákona] vymezuje vláda v politice územního rozvoje. Tyto plochy a koridory jsou závazné pro zásady územního rozvoje vydávané na úrovni krajů (§ 31 odst. 4 stavebního zákona)....”*

Tedy podle tohoto judikátu Nejvyššího správního soudu stavební úřad posuzoval žádost záměru žadatele m.j. z hlediska tzv. pozitivního a negativního vymezení ploch a koridorů nadmístního, u záměru žadatele pak ploch a koridoru R52 celostátního a mezinárodního významu v „PÚR 2008“ v souladu s ustanovením § 31 odst. 4 stavebního zákona a dospěl k závěru, že záměr žadatele v jeho žádosti je z tohoto aspektu v souvislostech ustanovení §§ zákona č. 416/2009 Sb., *o urychlení výstavby dopravní infrastruktury*, plně v souladu ve smyslu posouzení dle § 90 odst. a) stavebního zákona, resp. že je plně v souladu s jiným relevantním podkladem stavebním zákonem určeným (zde :

„PÚR 2008“) jako nástroj k rozhodování o změnách v území a vydání rozhodnutí k žádosti záměru žadatele dle § 92 stavebního zákona.

#### Námítka 4.:

*Obce Bavory a Perná přijaly stavební uzávěry, které dokumentace pro územní rozhodnutí (DÚR) nerespektuje.*

#### Odůvodnění zamítnutí námítky 4.:

Stavební úřad posoudil a vyhodnotil námitku 4. tohoto účastníka řízení k záměru žadatele a jeho žádosti m.j. v těchto souvislostech :

- rozsudkem ze dne 25.11.2009, pod č.3 Ao 1/2007-209, Nejvyššího správního soudu, bylo zrušeno opatření obecné povahy - územní plán velkého územního celku Břeclavsko.
- dne 27. 11. 2009 vstoupil v platnost a účinnost zákon č. 416/2009 Sb., *o urychlení výstavby dopravní infrastruktury*, vyhlášený ve Sbírce zákonů ČR pod č. 419/2009, částka 135 ze dne 27. 11. 2009 (dále jen „zákon č. 416/2009 Sb.“).  
Ve smyslu přechodného ustanovení § 6 zákona č. 416/2009 Sb. se správní řízení zahájena přede dnem nabytí účinnosti tohoto zákona dokončí podle dosavadních předpisů., tj.podle zákona č. 183/2006 Sb., stavební zákon, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „*stavební zákon*“) a zákona č. 184/2006 Sb., o vyvlastnění, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „*zákon o vyvlastnění*“). Dle přechodného ustanovení § 6 zákona 416/2009 Sb. se na stavby dopravní infrastruktury definované v § 2 odst. 1 písm. k) bodu I. stavebního zákona tj. *například stavby pozemních komunikací, drah, vodních cest, letišť a s nimi souvisejících zařízení* s účinností ode dne 27. 11. 2009 vztahuje rovněž zákon č. 416/2009 Sb.
- žádost záměru žadatele, předmět posouzení v tomto rozhodnutí, byla na stavební úřad žadatelem podána dne 25. 02. 2010 a vztahuje se na ni její posouzení dle ustanovení zákona č. 416/2009 Sb.
- podle § 3 odst. 1 zákona č. 416/2009 Sb. lze odejmout nebo omezit vlastnické právo k pozemkům nebo stavbám potřebným k uskutečnění dopravní infrastruktury definované pro účely tohoto zákona ustanovením § 1 odst. 2. Za stavby dopravní infrastruktury se dle ustanovení § 1 odst. 2 zákona č. 416/2009 Sb. považují stavby definované v § 2 odst. 1 písm. k) bod 1. *stavebního zákona* a stavby s nimi související, které jsou umístěvané v plochách a koridorech vymezených v platné politice územního rozvoje *nebo* veřejně prospěšné stavby vymezené v územně plánovací dokumentaci
- usnesením vlády ČR č. 929 ze dne 20. 07. 2009 a vyhlášením dne 26.08.2009 ve Sbírce zákonů ČR sdělením Ministerstva pro místní rozvoj č. 270/2009 Sb. ze dne 14.08.2009 vstoupila v platnost a účinnost Politika územního rozvoje České republiky 2008 (dále také „PÚR 2008“)
- ve smyslu § 90 odst. a) stavebního zákona nemá stavební úřad k dispozici relevantní podklad pro rozhodování v podobě územně plánovací dokumentace pořízené a vydané po schválení „PÚR 2008“ a proto, ve smyslu § 54 odst. 5 stavebního zákona, stavební úřad uplatnil ustanovení PÚR 2008 přímo ve své činnosti posuzování souladu žadatelem navrženého umístění záměru v jeho žádosti dle § 31 odst. 4. stavebního zákona.
- ve smyslu § 90 odst. a) stavebního zákona nemá stavební úřad k dispozici relevantní podklad pro rozhodování v podobě územně plánovací dokumentace pořízené a vydané po schválení „PÚR 2008“, Obec Bavory k vydání tohoto rozhodnutí nesplnila povinnost ve smyslu § 54 odst. 5 stavebního zákona a ustanovení článku 1 odst. 3 Nařízení obce Bavory č. 2/2006 (účinné dnem 20. prosince 2006) tak není v souladu s „PÚR 2008“ a proto stavební úřad uplatnil ustanovení PÚR 2008 přímo ve své činnosti posuzování souladu žadatelem navrženého umístění záměru v jeho žádosti a rozhodování dle § 31 odst. 4. stavebního zákona
- ve smyslu § 90 odst. a) stavebního zákona nemá stavební úřad k dispozici relevantní podklad pro rozhodování v podobě územně plánovací dokumentace pořízené a vydané po schválení „PÚR 2008“, Obec Perná k vydání tohoto rozhodnutí nesplnila povinnost ve

smyslu § 54 odst. 5 stavebního zákona a ustanovení článku 1 odst. 3 Nařízení obce Perná č. 2/2006 (účinné dnem 15. ledna 2007) tak není v souladu s „PÚR 2008“ a proto stavební úřad uplatnil ustanovení PÚR 2008 přímo ve své činnosti posuzování souladu žadatelem navrženého umístění záměru v jeho žádosti a rozhodování dle § 31 odst. 4. stavebního zákona

- posouzením z hlediska ustanovení § 32 odst. 1. písm. a), d) stavebního zákona je dokumentace záměru žadatele shledána plně v souladu s „PÚR 2008“, kterou byly m.j. vymezeny plochy dopravního koridoru Pohořelice–Mikulov–Drasenhöfen/Rakousko (E 461) rychlostní silnice R 52 nadmístního celostátního a mezinárodního významu.

Tento závěr stavebního úřadu je plně v souladu s účastníkem řízení upomínanou obecnou závazností rozsudku Nejvyššího správního soudu č.j. 1 Ao 1/2009-185 ze dne 23.9.2009, ve kterém je m.j. uvedeno : „...*“Republikové“, tedy celostátní priority územního plánování a plochy a koridory republikového, tedy celostátního a mezinárodního významu [srov. §32 odst. 1 písm. a) a d) stavebního zákona] vymezuje vláda v politice územního rozvoje. Tyto plochy a koridory jsou závazné pro zásady územního rozvoje vydávané na úrovni krajů (§ 31 odst. 4 stavebního zákona)....”*

Tedy podle tohoto judikátu Nejvyššího správního soudu stavební úřad posuzoval žádost záměru žadatele m.j. z hlediska tzv. pozitivního a negativního vymezení ploch a koridorů nadmístního, u záměru žadatele pak ploch a koridoru R52 celostátního a mezinárodního významu v „PÚR 2008“ v souladu s ustanovením § 31 odst. 4 stavebního zákona a dospěl k závěru, že záměr žadatele v jeho žádosti je z tohoto aspektu v souvislostech ustanovení §§ zákona č. 416/2009 Sb., *o urychlení výstavby dopravní infrastruktury*, plně v souladu ve smyslu posouzení dle § 90 odst. a) stavebního zákona, resp. že je plně v souladu s jiným relevantním podkladem stavebním zákonem určeným (zde : „PÚR 2008“) jako nástroj k rozhodování o změnách v území a vydání rozhodnutí k žádosti záměru žadatele dle § 92 stavebního zákona.

Podáním ze dne 04. 05. 2010, pod č. j. MUMI 10019600, se do územního řízení přihlásilo Občanské sdružení „Občané za ochranu kvality bydlení v Brně – Knínických, Rozdrojovicích a Jinančovicích“, IČ: 266 53 486, U Luhu 23, Brno.

Stavební úřad opatřením ze dne 18. 05. 2010, pod č. j. MUMI 10021950 tomuto občanskému sdružení sdělil následující:

*„Dle ustanovení § 70 zákona č.114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny ve znění pozdějších předpisů se ochrana přírody uskutečňuje za přímé účasti občanů, prostřednictvím jejich občanských sdružení a dobrovolných sborů či aktivů. Občanské sdružení nebo jeho organizační jednotka, jehož hlavním posláním podle stanov je ochrana přírody a krajiny (dále jen "občanské sdružení") je mimo jiné oprávněno, pokud má právní subjektivitu, požadovat u příslušných orgánů státní správy, aby bylo předem informováno o všech zamýšlených zásazích a zahajovaných správních řízeních, při nichž mohou být dotčeny zájmy ochrany přírody a krajiny chráněné podle tohoto zákona.*

*Ve stanovách Vašeho občanského sdružení je v bodě II uvedeno, že účelem sdružení je vytvořit spojením osob stejného smýšlení a vůle organizaci způsobilou dovolenými postupy a zákonnými prostředky veřejně jednat s cílem ochránit nejvyšší kvalitu bydlení v městské části Brno-Kníničky, obcích Rozdrojovice, Jinančovice a v přilehlých lokalitách před veškerými podnikatelskými záměry, investičními akcemi a stavbami, zvláště pak výstavbou rychlostní komunikace R 43 navrhované v trase Troubsko, Bystrc, Kníničky, Jinančovice a Kuřim způsobilými tuto kvalitu bydlení ohrozit, případně ohrozit veřejné zdraví nebo životní prostředí. Posláním sdružení je též ochrana přírody a krajiny ve výše uvedené oblasti, ochrana majetku členů včetně vyjadřování se k řízením podle stavebního zákona, například k územním plánům. Předmětem činnosti sdružení je tedy ochrana veřejných zájmů chráněných podle platné legislativy České republiky a Evropské unie. Sdružení hodlá svou činností získávat podporu veřejnosti, jiných zájmových organizací činných v ochraně životního prostředí a ekologie, orgánů města Brna, městských částí města Brna a příměstských obcí, státních orgánů i různých organizací k naplnění shora uvedeného cíle a fakticky tak realizovat obsah Aarhuské úmluvy,*

*tedy zajistit zpřístupňování informací o životním prostředí veřejnosti, aktivní účast veřejnosti v rozhodovacích procesech týkajících se životního prostředí a právní ochranu v záležitostech životního prostředí dle vnitrostátního, jakož i komunitárního práva. Podle potřeby se sdružení hodlá obracet i na orgány a organizace činné v průběhu přípravy a realizace těch podnikatelských záměrů a výstavby, které by mohly mít negativní dopad na zdravé životní prostředí uvedeného regionu a současně se v této souvislosti i vyjadřovat či připomínkovat všechna rozhodnutí i opatření, která budou příslušnými subjekty učiněna a být v těchto případech i účastníkem řízení. Zmíněnou činností tak chce sdružení dosáhnout vytčeného cíle, kterým je účinná ochrana nejvyšší kvality bydlení před všemi aktivitami, které ji mohou snižovat či poškozovat.*

*Dále se zde v bodě III. mimo jiné uvádí, že každý člen sdružení je od okamžiku vzniku svého členství povinen jednat v zájmu sdružení a v souladu s účelem a cílem, pro který bylo založeno a dodržovat stanovy sdružení.*

*Z výše uvedeného vyplývá, že územní řízení o umístění výše uvedené stavby nespadá do účelu a cíle Vašeho občanského sdružení a tudíž nesplňujete postavení účastníka územního řízení. “*

Stavební úřad v průběhu územního řízení obdržel v koncentrační době, obsahově totožné námítky účastníků řízení, uplatněné v přípise „Námítky, územní řízení pro R52, stavba 5206, Perná –st.hranice ČR/Rakousko“ ze dne 13.05.2010, podané na Městském úřadu Mikulov následujícími účastníky řízení:

- Zdeněk Doležel a Eva Doleželová, ze dne 13.05.2010, doručeno na MěÚ Mikulov dne 26.05.2010 pod č.j. MUMI 10022744
- Libuše Mikulancová, ze dne 13.05.2010, doručeno na MěÚ Mikulov dne 21.05.2010 pod č.j. MUMI 10022740
- Ludmila Krejčí, ze dne 13.05.2010, doručeno na MěÚ Mikulov dne 21.05.2010 pod č.j. MUMI 10022736
- Bohumír Hodula, ze dne 13.05.2010, doručeno na MěÚ Mikulov dne 21.05.2010 pod č.j. MUMI 10022733
- Jaroslav Todt, ze dne 13.05.2010, doručeno na MěÚ Mikulov dne 21.05.2010 pod č.j. MUMI 100022732
- Marie Koňářiková, ze dne 13.05.2010, doručeno na MěÚ Mikulov dne 21.05.2010 pod č.j. MUMI 10022730
- Antonín Kopecký, ze dne 13.05.2010, doručeno na MěÚ Mikulov dne 21.05.2010 pod č.j. MUMI 10022728
- Vladimír Pfeffer, ze dne 13.05.2010, doručeno na MěÚ Mikulov dne 21.05.2010 pod č.j. MUMI 10022727
- Ing. Naděžda Talašová, ze dne 13.05.2010, doručeno na MěÚ Mikulov dne 21.05.2010 pod č.j. MUMI 10022723
- Jan Vybíral, ze dne 13.05.2010, doručeno na MěÚ Mikulov dne 21.05.2010 pod č.j. MUMI 10022726
- Marie Kaššová, ze dne 13.05.2010, doručeno na MěÚ Mikulov dne 31.05.2010 pod č.j. MUMI 10023724
- Růžena Hoduláková, ze dne 13.05.2010, doručeno na MěÚ Mikulov dne 31.05.2010 pod č.j. MUMI 10023725
- Marie Macharová, ze dne 13.05.2010, doručeno na MěÚ Mikulov dne 31.05.2010 pod č.j. MUMI 10023727
- Františka Kurtinová, ze dne 13.05.2010, doručeno na MěÚ Mikulov dne 31.05.2010 pod č.j. MUMI 10023728
- Josef Hanák, ze dne 13.05.2010, doručeno na MěÚ Mikulov dne 31.05.2010 pod č.j. MUMI 10023730
- Ladislav Holec a Marie Holcová, ze dne 13.50.2010, doručeno na MěÚ Mikulov dne 26.05.2010 pod č.j. MUMI 10023217

- Jaroslav Koňářík, ze dne 13.05.2010, doručeno na MěÚ Mikulov dne 26.05.2010 pod č.j. MUMI 10023216
- Anna Václavková, ze dne 13.05.2010, doručeno na MěÚ Mikulov dne 26.05.2010 pod č.j. MUMI 10023215
- Jaroslav Drmola, ze dne 13.05.2010, doručeno na MěÚ Mikulov dne 26.05.2010 pod č.j. MUMI 10023214
- Miroslava Hladníčková, ze dne 13.05.2010, doručeno na MěÚ Mikulov dne 21.05.2010 pod č.j. MUMI 10022746
- Josef Novosad, ze dne 13.05.2010, doručeno na MěÚ Mikulov dne 21.05.2010 pod č.j. MUMI 10022743

#### Námitka 1.:

*Podle ust. § 90 odst. a) stavebního zákona je požadován soulad žádosti o územní rozhodnutí s územně plánovací dokumentací. Tento soulad v daném případě neexistuje. Podle § 92 odst. 2 stavebního zákona měl tedy stavební úřad žádost o územní rozhodnutí pro R 5206 do 30 dnů od jejího podání zamítnout a neměl vůbec zahajovat územní řízení a svolávat ústní jednání.*

#### Odůvodnění zamítnutí námítky 1.:

Stavební úřad posoudil a vyhodnotil námitku 1. tohoto účastníka řízení k záměru žadatele a jeho žádosti m.j. v těchto souvislostech:

Námitka účastníka řízení k nesplnění údajné povinnosti stavebního úřadu podle § 92 odst. 2 stavebního zákona učinit ve 30 denní lhůtě od obdržení žádosti záměru žadatele posouzení zda je či není „záměr žadatele v souladu s požadavky uvedenými v § 90 nebo jestliže by umístěním a realizací záměru mohly být ohroženy zájmy chráněné tímto zákonem nebo zvláštními právními předpisy“ nemá žádnou zákonnou oporu pro takovou interpretaci údajné povinnosti stavebního úřadu.

§ 92 odst. 1, 3 až 5 stavebního zákona nepojednává o povinnosti a rozsahu posuzování žádosti záměru žadatele, ale obecně o vlastním opatření vydávaným stavebním úřadem, které se nazývá „územní rozhodnutí“. Jak vyplývá z ustanovení § 91 odst. 6 stavebního zákona stavební úřad v řízení pokračuje podle § 92 teprve po veřejném projednání. Ustanovení § 92 odst. 2 stavebního zákona je součástí § 92 stavebního zákona a pojednává o jiném opatření stavebního úřadu, které by stavební úřad vydal – *na podkladu vyhodnocení všech v průběhu řízení shromážděných podkladů, tedy i těch které obdržel v koncentrační zásadě nejpozději do posledního úkonu v nařízeném veřejném ústním projednání žádosti záměru žadatele*, namísto opatření dle ustanovení § 79 a § 92 odst. 1 stavebního zákona tehdy, pokud by shledal záměr žadatele v nesouladu s požadavky uvedenými v § 90, resp. jinými relevantními podklady stavebním zákonem určenými (zde : *Politika územního rozvoje České republiky 2008, schválená 20.července 2009 Usnesením Vlády České republiky č.929 a vyhlášená ve Sbírce zákonů České republiky sdělením MMR č.270/2009Sb. ze dne 14.08.2009, částka 81 ze dne 26.8.2009 ...dále také „PÚR 2008“*) jako nástroj k rozhodování o změnách v území nebo jestliže by umístěním a realizací záměru mohly být ohroženy zájmy chráněné tímto zákonem nebo zvláštními právními předpisy. Z procesního hlediska nelze žádost záměru žadatele zamítnout ve smyslu ustanovení § 92 odst. 2 stavebního zákona dříve ledaže by žádost záměru žadatele při obdržení stavebním úřadem byla zjevně právně nepřipustná podle ustanovení § 45 odst. 3 správního řádu.

Předmětná, v řízení posuzovaná žádost záměru žadatele, podaná na stavebním úřadu dne 25.02.2010, stavebním úřadem nebyla vyhodnocena zjevně právně nepřipustnou (m.j. *protože záměr žadatele byl shledán plně v souladu s ustanoveními zákona č. 416/2009 Sb. a „PÚR 2008“*).

Stavební úřad byl oprávněn k vyhodnocení žádosti záměru žadatele z hlediska jeho souladu s požadavky uvedenými v § 90 stavebního zákona, resp. jinými relevantními podklady stavebním zákonem určenými (zde : „PÚR 2008“) jako nástroj k rozhodování o změnách v území nebo jestliže by umístěním a realizací záměru mohly být ohroženy zájmy chráněné tímto zákonem nebo zvláštními právními předpisy nejdříve na podkladu vyhodnocení všech v průběhu řízení shromážděných podkladů včetně těch které stavební úřad obdržel v koncentrační zásadě nejpozději do posledního úkonu v nařízeném veřejném ústním projednání žádosti záměru žadatele

(dne 03.06.2010). Takové vyhodnocení stavební úřad k záměru žadatele provedl, vyhodnocení je uvedeno samostatně níže v odůvodnění tohoto rozhodnutí podle jednotlivých odstavců § 90 stavebního zákona, resp. dle jiných relevantních podkladů stavebním zákonem určených (zde : „PÚR 2008“) jako nástroj k rozhodování o změnách v území. Záměr žadatele je po posouzení a vyhodnocení stavebním úřadem shledán z hlediska ustanovení § 32 odst. 1. písm. a), d) stavebního zákona plně v souladu s „PÚR 2008“, kterou byly m.j. vymezeny plochy dopravního koridoru R 52 nadmístního celostátního a mezinárodního významu Pohořelice–Mikulov–Drasenhofen/ Rakousko (E 461).

#### Námítka 2.:

*Vzhledem k tomu, že NSS zrušil v listopadu 2009 územní plán velkého územního celku Břeclavsko a s tím i zrušil koridor R52 Pohořelice - Mikulov, neexistuje v platné územně plánovací dokumentaci žádný schválený koridor pro R52. Územní řízení nemělo tedy být ani zahájeno a stavební úřad měl žádost ihned zamítnout.*

#### Odůvodnění zamítnutí námítky 2.:

Stavební úřad posoudil a vyhodnotil záměr žadatele a jeho žádosti m.j. v těchto souvislostech :

- rozsudkem ze dne 25.11.2009, pod č.3 Ao 1/2007-209, Nejvyššího správního soudu, bylo zrušeno opatření obecné povahy - územní plán velkého územního celku Břeclavsko.
- dne 27.11.2009 vstoupil v platnost a účinnost zákon č. 416/2009 Sb., *o urychlení výstavby dopravní infrastruktury*, vyhlášený ve Sbírce zákonů ČR pod č. 419/2009, částka 135 ze dne 27.11.2009 (dále jen „zákon č. 416/2009 Sb.“).
- Ve smyslu přechodného ustanovení § 6 zákona č. 416/2009 Sb. se správní řízení zahájena přede dnem nabytí účinnosti tohoto zákona dokončí podle dosavadních předpisů., tj.podle zákona č. 183/2006 Sb., stavební zákon, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „*stavební zákon*“) a zákona č. 184/2006 Sb., o vyvlastnění, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „*zákon o vyvlastnění*“). Dle přechodného ustanovení § 6 zákona 416/2009 Sb. se na stavby dopravní infrastruktury definované v § 2 odst. 1 písm. k) bodu I. stavebního zákona tj. *například stavby pozemních komunikací, drah, vodních cest, letišť a s nimi souvisejících zařízení* s účinností ode dne 27.11.2009 vztahuje rovněž zákon č. 416/2009 Sb.
- žádost záměru žadatele, předmět posouzení v tomto rozhodnutí, byla na stavební úřad žadatelem podána dne 25.02.2010 a vztahuje se na ni její posouzení dle ustanovení zákona č. 416/2009 Sb.
- podle § 3 odst. 1 zákona č. 416/2009 Sb. lze odejmout nebo omezit vlastnické právo k pozemkům nebo stavbám potřebným k uskutečnění dopravní infrastruktury definované pro účely tohoto zákona ustanovením § 1 odst. 2. Za stavby dopravní infrastruktury se dle § 1 odst. 2 zákona č. 416/2009 Sb. považují stavby definované v § 2 odst. 1 písm. k) bod 1. *stavebního zákona* a stavby s nimi související, které jsou umístované v plochách a koridorech vymezených v platné politice územního rozvoje *nebo* veřejně prospěšné stavby vymezené v územně plánovací dokumentaci
- usnesením vlády ČR č. 929 ze dne 20.07.2009 a vyhlášením dne 26.08.2009 ve Sbírce zákonů ČR sdělením Ministerstva pro místní rozvoj č. 270/2009 Sb. ze dne 14.08.2009 vstoupila v platnost a účinnost Politika územního rozvoje České republiky 2008 (dále také „PÚR 2008“)
- ve smyslu ustanovení § 90 odst. a) stavebního zákona nemá stavební úřad k dispozici relevantní podklad pro rozhodování v podobě územně plánovací dokumentace pořízené a vydané po schválení „PÚR 2008“ a proto, podle §54 odst. 5 stavebního zákona, stavební úřad uplatnil ustanovení PÚR 2008 přímo ve své činnosti posuzování souladu žadatelem navrženého umístění záměru v jeho žádosti dle § 31 odst. 4. stavebního zákona.
- posouzením z hlediska § 32 odst. 1. písm. a), d) stavebního zákona je dokumentace záměru žadatele shledána plně v souladu s „PÚR 2008“, kterou byly m.j. vymezeny plochy dopravního koridoru Pohořelice–Mikulov–Drasenhöfen/Rakousko (E 461) rychlostní silnice R 52 nadmístního celostátního a mezinárodního významu.

Tento závěr stavebního úřadu je plně v souladu s účastníkem řízení upomínanou obecnou závazností rozsudku Nejvyššího správního soudu č.j. 1 Ao 1/2009-185 ze dne 23.09.2009. Tedy podle tohoto judikátu Nejvyššího správního soudu stavební úřad posuzoval žádost záměru žadatele m.j. z hlediska tzv. pozitivního a negativního vymezení ploch nadmístního, u záměru žadatele pak celostátního a mezinárodního významu v „PÚR 2008“ v souladu s ustanovením § 31 odst. 4 stavebního zákona a dospěl k závěru, že záměr žadatele v jeho žádosti je z tohoto aspektu v souvislostech ustanovení §§ zákona č. 416/2009 Sb., o urychlení výstavby dopravní infrastruktury, na plně v souladu ve smyslu posouzení dle § 90 odst. a) stavebního zákona, resp. že je plně v souladu s jiným relevantním podkladem stavebním zákonem určeným (zde : „PÚR 2008“) jako nástroj k rozhodování o změnách v území;

### Námítka 3.:

*Podle rozsudku NSS musely být nadmístní záměry schvalovány v územních plánech VÚC, tj. nyní musejí být schvalovány v Zásadách územního rozvoje kraje (ZÚR). Nadmístní prvky nelze schvalovat v územních plánech obcí, takže nelze nahrazovat scházející ÚP VÚC či ZÚR pouhým územním plánem obce nebo regulačním plánem.*

### Odůvodnění zamítnutí námítky 3.:

Tato námítka podaná účastníkem řízení, je ve věci vedeného územního řízení zcela irelevantní. Stavebnímu úřadu nepřísluší hodnotit či posuzovat proces územního plánování.

### Námítka 4.:

*Územní plán obce Bavory neobsahuje R52, a tedy územní řízení nemůže být podle něho vedeno.*

### Odůvodnění zamítnutí námítky 4.:

Stavební úřad posoudil a vyhodnotil námítku 4. tohoto účastníka řízení takto :

- shledal., že dne 27.11.2009 vstoupil v platnost a účinnost zákon č. 416/2009 Sb., o urychlení výstavby dopravní infrastruktury, vyhlášený ve Sbírce zákonů ČR pod č. 419/2009, částka 135 ze dne 27.11.2009 (dále jen „zákon č. 416/2009 Sb.“).  
Ve smyslu přechodného ustanovení § 6 zákona č. 416/2009 Sb. se správní řízení zahájená přede dnem nabytí účinnosti tohoto zákona dokončí podle dosavadních předpisů., tj. podle zákona č. 183/2006 Sb., stavební zákon, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „stavební zákon“) a zákona č. 184/2006 Sb., o vyvlastnění, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o vyvlastnění“). Dle přechodného ustanovení § 6 zákona 416/2009 Sb. se na stavby dopravní infrastruktury definované v § 2 odst. 1 písm. k) bodu I. stavebního zákona tj. *například stavby pozemních komunikací, drah, vodních cest, letišť a s nimi souvisejících zařízení* s účinností ode dne 27.11.2009 vztahuje rovněž zákon č. 416/2009 Sb.
- žádost záměru žadatele, předmět posouzení v tomto rozhodnutí, byla na stavební úřad žadatelem podána dne 25.02.2010 a vztahuje se na ni její posouzení dle ustanovení zákona č. 416/2009 Sb.
- podle § 3 odst. 1 zákona č. 416/2009 Sb. lze odejmout nebo omezit vlastnické právo k pozemkům nebo stavbám potřebným k uskutečnění dopravní infrastruktury definované pro účely tohoto zákona ustanovením § 1 odst. 2. Za stavby dopravní infrastruktury se dle ustanovení § 1 odst. 2 zákona č. 416/2009 Sb. považují stavby definované v § 2 odst. 1 písm. k) bod 1. *stavebního zákona* a stavby s nimi související, které jsou umístěvané v plochách a koridorech vymezených v platné politice územního rozvoje *nebo* veřejně prospěšné stavby vymezené v územně plánovací dokumentaci
- shledal, že usnesením vlády ČR č. 929 ze dne 20.07.2009 a vyhlášením dne 26.08.2009 ve Sbírce zákonů ČR sdělením Ministerstva pro místní rozvoj č. 270/2009 Sb. ze dne 14.08.2009 vstoupila v platnost a účinnost Politika územního rozvoje České republiky 2008 (dále také „PÚR 2008“)



- ve smyslu § 90 odst. a) stavebního zákona nemá stavební úřad k dispozici relevantní podklad pro rozhodování v podobě územně plánovací dokumentace (m.j. obce Bavory) pořízené a vydané po schválení „PÚR 2008“ a proto, ve smyslu §54 odst. 5 stavebního zákona, stavební úřad uplatnil ustanovení PÚR 2008 přímo ve své činnosti posuzování souladu žadatelem navrženého umístění záměru v jeho žádosti a rozhodování dle § 31 odst. 4. stavebního zákona..
- posouzením z hlediska ustanovení § 32 odst. 1. písm. a), d) stavebního zákona je dokumentace záměru žadatele (m.j. v územním obvodu obce Bavory) shledána plně v souladu s „PÚR 2008“, kterou byly m.j. vymezeny plochy dopravního koridoru Pohorelice–Mikulov–Drasenhöfen/Rakousko (E 461) rychlostní silnice R 52 nadmístního celostátního a mezi-národního významu.

Tento závěr stavebního úřadu je plně v souladu s účastníkem řízení upomínanou obecnou závazností rozsudku Nejvyššího správního soudu č.j. 1 Ao 1/2009-185 ze dne 23.09.2009. Tedy podle tohoto judikátu Nejvyššího správního soudu stavební úřad posuzoval žádost záměru žadatele m.j. z hlediska tzv. pozitivního a negativního vymezení ploch nadmístního, u záměru žadatele pak celostátního a mezinárodního významu v „PÚR 2008“ v souladu s § 31 odst. 4 stavebního zákona a dospěl k závěru, že záměr žadatele v jeho žádosti je z tohoto aspektu v souvislostech ustanovení §§ zákona č. 416/2009 Sb., *o urychlení výstavby dopravní infrastruktury*, na plně v souladu ve smyslu posouzení dle § 90 odst. a) stavebního zákona, resp. že je plně v souladu s jiným relevantním podkladem stavebním zákonem určeným (zde : „PÚR 2008“) jako nástroj k rozhodování o změnách v území;

#### Námítka 5.:

*Územní plán obce Perná neobsahuje R52 a tedy územní řízení nemůže být podle něho vedeno.*

#### Odůvodnění zamítnutí námítky 5.:

Stavební úřad posoudil a vyhodnotil námitku 5. tohoto účastníka řízení takto :

- shledal., že dne 27.11.2009 vstoupil v platnost a účinnost zákon č. 416/2009 Sb., *o urychlení výstavby dopravní infrastruktury*, vyhlášený ve Sbírce zákonů ČR pod č. 419/2009, částka 135 ze dne 27.11.2009 (dále jen „zákon č. 416/2009 Sb.“).  
Ve smyslu přechodného ustanovení § 6 zákona č. 416/2009 Sb. se správní řízení zahájená přede dnem nabytí účinnosti tohoto zákona dokončí podle dosavadních předpisů., tj. podle zákona č. 183/2006 Sb., stavební zákon, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „*stavební zákon*“) a zákona č. 184/2006 Sb., o vyvlastnění, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „*zákon o vyvlastnění*“). Dle přechodného ustanovení § 6 zákona 416/2009 Sb. se na stavby dopravní infrastruktury definované v § 2 odst. 1 písm. k) bodu I. stavebního zákona tj. *například stavby pozemních komunikací, drah, vodních cest, letišť a s nimi souvisejících zařízení* s účinností ode dne 27.11.2009 vztahuje rovněž zákon č. 416/2009 Sb.
- žádost záměru žadatele, předmět posouzení v tomto rozhodnutí, byla na stavební úřad žadatelem podána dne 25.02.2010 a vztahuje se na ni její posouzení dle ustanovení zákona č. 416/2009 Sb.
- podle § 3 odst. 1 zákona č. 416/2009 Sb. lze odejmout nebo omezit vlastnické právo k pozemkům nebo stavbám potřebným k uskutečnění dopravní infrastruktury definované pro účely tohoto zákona ustanovením § 1 odst. 2. Za stavby dopravní infrastruktury se dle § 1 odst. 2 zákona č. 416/2009 Sb. považují stavby definované v § 2 odst. 1 písm. k) bod 1. *stavebního zákona* a stavby s nimi související, které jsou umístěvané v plochách a koridorech vymezených v platné politice územního rozvoje *nebo* veřejně prospěšné stavby vymezené v územně plánovací dokumentaci
- shledal, že usnesením vlády ČR č. 929 ze dne 20.07.2009 a vyhlášením dne 26.08.2009 ve Sbírce zákonů ČR sdělením Ministerstva pro místní rozvoj č. 270/2009 Sb. ze dne 14.08.2009 vstoupila v platnost a účinnost Politika územního rozvoje České republiky 2008 (dále také „PÚR 2008“)

- ve smyslu § 90 odst. a) stavebního zákona nemá stavební úřad k dispozici relevantní podklad pro rozhodování v podobě územně plánovací dokumentace (m.j. obce Perná) pořízené a vydané po schválení „PÚR 2008“ a proto, ve smyslu § 54 odst. 5 stavebního zákona, stavební úřad uplatnil ustanovení PÚR 2008 přímo ve své činnosti posuzování souladu žadatelem navrženého umístění záměru v jeho žádosti a rozhodování dle § 31 odst. 4. stavebního zákona..
- posouzením z hlediska § 32 odst. 1. písm. a), d) stavebního zákona je dokumentace záměru žadatele (m.j. v územním obvodu obce Perná) shledána plně v souladu s „PÚR 2008“, kterou byly m.j. vymezeny plochy dopravního koridoru Pohořelice–Mikulov–Drasenhöfen/Rakousko (E 461) rychlostní silnice R 52 nadmístního celostátního a mezinárodního významu.

Tento závěr stavebního úřadu je plně v souladu s účastníkem řízení upomínanou obecnou závazností rozsudku Nejvyššího správního soudu č.j. 1 Ao 1/2009-185 ze dne 23.9.2009. Tedy podle tohoto judikátu Nejvyššího správního soudu stavební úřad posuzoval žádost záměru žadatele m.j. z hlediska tzv. pozitivního a negativního vymezení ploch nadmístního, u záměru žadatele pak celostátního a mezinárodního významu v „PÚR 2008“ v souladu s ustanovením § 31 odst. 4 stavebního zákona a dospěl k závěru, že záměr žadatele v jeho žádosti je z tohoto aspektu v souvislostech ustanovení §§ zákona č. 416/2009 Sb., o urychlení výstavby dopravní infrastruktury, na plně v souladu ve smyslu posouzení dle § 90 odst. a) stavebního zákona, resp. že je plně v souladu s jiným relevantním podkladem stavebním zákonem určeným (zde : „PÚR 2008“) jako nástroj k rozhodování o změnách v území;

#### Námítka 6.:

*Územní plán města Mikulov obsahuje protiprávně koridor R52, neboť tento koridor byl do ÚP Mikulova vnesen změnou č. 1 v roce 2001, a to v rozporu s tehdy platným ÚP VÚC okresu Břeclav. Tento ÚP VÚC měl koridor R52 specifikován, a to pouze jako územní rezervu, ve směru na Nový Přerov, a tedy ne ve směru na Mikulov. Navíc tento protiprávní koridor R52 je v rozporu s trasou R5206 dle žádosti o územní rozhodnutí. Důkazem toho, že město Mikulov je si tohoto problému vědomo, je i pokus o protiprávní schválení Zadání změny č. 7 ÚP Mikulov v současné době.*

#### Odůvodnění zamítnutí námítky 6.:

Stavební úřad posoudil a vyhodnotil námitku 6. tohoto účastníka řízení takto :

- shledal, že dne 27.11.2009 vstoupil v platnost a účinnost zákon č. 416/2009 Sb., o urychlení výstavby dopravní infrastruktury, vyhlášený ve Sbírce zákonů ČR pod č. 419/2009, částka 135 ze dne 27.11.2009 (dále jen „zákon č. 416/2009 Sb.“).  
Ve smyslu přechodného ustanovení § 6 zákona č. 416/2009 Sb. se správní řízení zahájená přede dnem nabytí účinnosti tohoto zákona dokončí podle dosavadních předpisů., tj. podle zákona č. 183/2006 Sb., stavební zákon, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „stavební zákon“) a zákona č. 184/2006 Sb., o vyvlastnění, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o vyvlastnění“). Dle přechodného ustanovení § 6 zákona 416/2009 Sb. se na stavby dopravní infrastruktury definované v § 2 odst. 1 písm. k) bodu I. stavebního zákona tj. *například stavby pozemních komunikací, drah, vodních cest, letišť a s nimi souvisejících zařízení* s účinností ode dne 27.11.2009 vztahuje rovněž zákon č. 416/2009 Sb.
- žádost záměru žadatele, předmět posouzení v tomto rozhodnutí, byla na stavební úřad žadatelem podána dne 25.02.2010 a vztahuje se na ni její posouzení dle ustanovení zákona č. 416/2009 Sb.
- podle § 3 odst. 1 zákona č. 416/2009 Sb. lze odejmout nebo omezit vlastnické právo k pozemkům nebo stavbám potřebným k uskutečnění dopravní infrastruktury definované pro účely tohoto zákona ustanovením § 1 odst. 2. Za stavby dopravní infrastruktury se dle § 1 odst. 2 zákona č. 416/2009 Sb. považují stavby definované v § 2 odst. 1 písm. k) bod 1. *stavebního zákona* a stavby s nimi související, které jsou umístované v plochách

- a koridorech vymezených v platné politice územního rozvoje *nebo* veřejně prospěšné stavby vymezené v územně plánovací dokumentaci
- shledal, že usnesením vlády ČR č. 929 ze dne 20.7.2009 a vyhlášením dne 26.08.2009 ve Sbírce zákonů ČR sdělením Ministerstva pro místní rozvoj č. 270/2009 Sb. ze dne 14.08.2009 vstoupila v platnost a účinnost Politika územního rozvoje České republiky 2008 (dále také „PÚR 2008“)
  - ve smyslu § 90 odst. a) stavebního zákona nemá stavební úřad k dispozici relevantní podklad pro rozhodování v podobě územně plánovací dokumentace (m.j. města Mikulov) pořízené a vydané po schválení „PÚR 2008“ a proto, ve smyslu § 54 odst. 5 stavebního zákona, stavební úřad uplatnil ustanovení PÚR 2008 přímo ve své činnosti posuzování souladu žadatelem navrženého umístění záměru v jeho žádosti a rozhodování dle § 31 odst. 4. stavebního zákona...
  - posouzením z hlediska ustanovení § 32 odst. 1. písm. a), d) stavebního zákona je dokumentace záměru žadatele (m.j. v územním obvodu města Mikulov) shledána plně v souladu s „PÚR 2008“, kterou byly m.j. vymezeny plochy dopravního koridoru Pohořelice–Mikulov–Drasenhöfen/Rakousko (E 461) rychlostní silnice R 52 nadmístního celostátního a mezi-národního významu.

Tento závěr stavebního úřadu je plně v souladu s účastníkem řízení upomínanou obecnou závazností rozsudku Nejvyššího správního soudu č.j. 1 Ao 1/2009-185 ze dne 23.9.2009. Tedy podle tohoto judikátu Nejvyššího správního soudu stavební úřad posuzoval žádost záměru žadatele m.j. z hlediska tzv. pozitivního a negativního vymezení ploch nadmístního, u záměru žadatele pak celostátního a mezinárodního významu v „PÚR 2008“ v souladu s ustanovení § 31 odst. 4 stavebního zákona a dospěl k závěru, že záměr žadatele v jeho žádosti je z tohoto aspektu v souvislostech ustanovení §§ zákona č. 416/2009 Sb., *o urychlení výstavby dopravní infrastruktury*, na plně v souladu ve smyslu posouzení dle § 90 odst. a) stavebního zákona, resp. že je plně v souladu s jiným relevantním podkladem stavebním zákonem určeným (zde : „PÚR 2008“) jako nástroj k rozhodování o změnách v území.

#### Námítka 7.:

*V územním řízení se nelze odvolávat na Politiku územního rozvoje (PUR), protože koridory jsou zde definované z hlediska územního řízení neseznatelně (jen koncovými body liniových staveb). Tedy není možné seznat, kudy tyto koridory přesně procházejí, kde jsou hranice těchto koridorů a kde je osa těchto koridorů. Z tohoto důvodu byla v Politice územního rozvoje změněna grafická část, kde jsou pouze úsečkovité spojnice koncových bodů. Schválení koridorů pro nadmístní komunikace je úkolem ZÚR.*

#### Odůvodnění zamítnutí námítky 7.:

Stavební úřad posoudil obsah vznesené námítky 7. tohoto účastníka řízení s jejím zamítavým vyhodnocením m.j. v těchto souvislostech a s těmito závěry odůvodnění :

- dne 27.11.2009 vstoupil v platnost a účinnost zákon č. 416/2009 Sb., *o urychlení výstavby dopravní infrastruktury*, vyhlášený ve Sbírce zákonů ČR pod č. 419/2009, částka 135 ze dne 27.11.2009 (dále jen „zákon č. 416/2009 Sb.“).
- Ve smyslu přechodného ustanovení § 6 zákona č. 416/2009 Sb. se správní řízení zahájena přede dnem nabytí účinnosti tohoto zákona dokončí podle dosavadních předpisů., tj. podle zákona č. 183/2006 Sb., stavební zákon, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „*stavební zákon*“) a zákona č. 184/2006 Sb., o vyvlastnění, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „*zákon o vyvlastnění*“). Dle přechodného ustanovení § 6 zákona 416/2009 Sb. se na stavby dopravní infrastruktury definované v § 2 odst. 1 písm. k) bodu I. stavebního zákona tj. *například stavby pozemních komunikací, drah, vodních cest, letišť a s nimi souvisejících zařízení* s účinností ode dne 27.11.2009 vztahuje rovněž zákon č. 416/2009 Sb.
- žádost záměru žadatele, předmět posouzení v tomto rozhodnutí, byla na stavební úřad žadatelem podána dne 25.02.2010 a vztahuje se na ni její posouzení dle ustanovení zákona č. 416/2009 Sb.

- podle § 3 odst. 1 zákona č. 416/2009 Sb. lze odejmout nebo omezit vlastnické právo k pozemkům nebo stavbám potřebným k uskutečnění dopravní infrastruktury definované pro účely tohoto zákona ustanovením § 1 odst. 2. Za stavby dopravní infrastruktury se dle § 1 odst. 2 zákona č. 416/2009 Sb. považují stavby definované v § 2 odst. 1 písm. k) bod 1. *stavebního zákona* a stavby s nimi související, které jsou umístěvané v plochách a koridorech vymezených v platné politice územního rozvoje *nebo* veřejně prospěšné stavby vymezené v územně plánovací dokumentaci
- usnesením vlády ČR č. 929 ze dne 20.07.2009 a vyhlášením dne 26.08.2009 ve Sbírce zákonů ČR sdělením Ministerstva pro místní rozvoj č. 270/2009 Sb. ze dne 14.08.2009 vstoupila v platnost a účinnost Politika územního rozvoje České republiky 2008 (dále také „PÚR 2008“)
- ve smyslu ustanovení § 90 odst. a) *stavebního zákona* nemá stavební úřad k dispozici relevantní podklad pro rozhodování v podobě územně plánovací dokumentace pořízené a vydané po schválení „PÚR 2008“ a proto, ve smyslu ustanovení §54 odst. 5 *stavebního zákona*, stavební úřad v souladu s metodickým pokynem Ministerstva pro místní rozvoj uplatnil ustanovení PÚR 2008 přímo ve své činnosti posuzování souladu žadatelem navrženého umístění záměru v jeho žádosti a rozhodování dle § 31 odst. 4. *stavebního zákona*.
- posouzením z hlediska § 32 odst. 1. písm. a), d) *stavebního zákona* je dokumentace záměru žadatele shledána plně v souladu s „PÚR 2008“, kterou byly m.j. vymezeny plochy dopravního koridoru Pohořelice–Mikulov–Drasenhöfen/Rakousko (E 461) rychlostní silnice R 52 nadmístního celostátního a mezinárodního významu.

Tento závěr stavebního úřadu je plně v souladu s účastníkem řízení upomínanou obecnou závazností rozsudku Nejvyššího správního soudu č.j. 1 Ao 1/2009-185 ze dne 23.9.2009, ve kterém je m.j. uvedeno : „...*“Republikové“, tedy celostátní priority územního plánování a plochy a koridory republikového, tedy celostátního a mezinárodního významu [srov. §32 odst. 1 písm. a) a d) stavebního zákona] vymezuje vláda v politice územního rozvoje. Tyto plochy a koridory jsou závazné pro zásady územního rozvoje vydávané na úrovni krajů (§ 31 odst. 4 stavebního zákona)....”*

Tedy podle tohoto judikátu Nejvyššího správního soudu stavební úřad posuzoval žádost záměru žadatele m.j. z hlediska tzv. pozitivního a negativního vymezení ploch a koridorů nadmístního, u záměru žadatele pak ploch a koridoru R52 celostátního a mezinárodního významu v „PÚR 2008“ v souladu s § 31 odst. 4 *stavebního zákona* a dospěl k závěru, že záměr žadatele v jeho žádosti je z tohoto aspektu v souvislostech ustanovení §§ zákona č. 416/2009 Sb., *o urychlení výstavby dopravní infrastruktury*, plně v souladu ve smyslu posouzení dle § 90 odst. a) *stavebního zákona*, resp. že je plně v souladu s jiným relevantním podkladem stavebním zákonem určeným (zde : „PÚR 2008“) jako nástroj k rozhodování o změnách v území a vydání rozhodnutí k žádosti záměru žadatele dle § 92 *stavebního zákona*.

#### Námítka 8.:

*Územní řízení lze vést pouze na základě souladu s územně plánovací dokumentací. PÚR podle stavebního zákona není územně plánovací dokumentace, takže nelze nijak konstruovat, že lze územní rozhodnutí opřít pouze o PÚR..*

#### Odůvodnění zamítnutí námítky 8.:

Stavební úřad posoudil obsah vznesené námítky 8 tohoto účastníka řízení s jejím zamítavým vyhodnocením m.j. v těchto souvislostech a s těmito závěry odůvodnění :

- rozsudkem ze dne 25.11.2009, pod č.3 Ao 1/2007-209, Nejvyššího správního soudu, bylo zrušeno opatření obecné povahy - územní plán velkého územního celku Břeclavsko.
- dne 27.11.2009 vstoupil v platnost a účinnost zákon č. 416/2009 Sb., *o urychlení výstavby dopravní infrastruktury*, vyhlášený ve Sbírce zákonů ČR pod č. 419/2009, částka 135 ze dne 27.11.2009 (dále jen „zákon č. 416/2009 Sb.“).

Ve smyslu přechodného ustanovení § 6 zákona č. 416/2009 Sb. se správní řízení zahájena přede dnem nabytí účinnosti tohoto zákona dokončí podle dosavadních předpisů, tj. podle zákona č. 183/2006 Sb., stavební zákon, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „*stavební zákon*“) a zákona č. 184/2006 Sb., o vyvlastnění, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „*zákon o vyvlastnění*“). Dle přechodného ustanovení § 6 zákona 416/2009 Sb. se na stavby dopravní infrastruktury definované v § 2 odst. 1 písm. k) bodu I. stavebního zákona tj. *například stavby pozemních komunikací, drah, vodních cest, letišť a s nimi souvisejících zařízení* s účinností ode dne 27.11.2009 vztahuje rovněž zákon č. 416/2009 Sb.

- žádost záměru žadatele, předmět posouzení v tomto rozhodnutí, byla na stavební úřad žadatelem podána dne 25.02.2010 a vztahuje se na ni její posouzení dle ustanovení zákona č. 416/2009 Sb.
- podle § 3 odst. 1 zákona č. 416/2009 Sb. lze odejmout nebo omezit vlastnické právo k pozemkům nebo stavbám potřebným k uskutečnění dopravní infrastruktury definované pro účely tohoto zákona ustanovením § 1 odst. 2. Za stavby dopravní infrastruktury se dle ustanovení § 1 odst. 2 zákona č. 416/2009 Sb. považují stavby definované v § 2 odst. 1 písm. k) bod 1. *stavebního zákona* a stavby s nimi související, které jsou umístěvané v plochách a koridorech vymezených v platné politice územního rozvoje *nebo* veřejně prospěšné stavby vymezené v územně plánovací dokumentaci
- usnesením vlády ČR č. 929 ze dne 20.07.2009 a vyhlášením dne 26.08.2009 ve Sbírce zákonů ČR sdělením Ministerstva pro místní rozvoj č. 270/2009 Sb. ze dne 14.08.2009 vstoupila v platnost a účinnost Politika územního rozvoje České republiky 2008 (dále také „PÚR 2008“)
- ve smyslu § 90 odst. a) stavebního zákona nemá stavební úřad k dispozici relevantní podklad pro rozhodování v podobě územně plánovací dokumentace pořízené a vydané po schválení „PÚR 2008“ a proto, ve smyslu § 54 odst. 5 stavebního zákona, stavební úřad uplatnil ustanovení PÚR 2008 přímo ve své činnosti posuzování souladu žadatelem navrženého umístění záměru v jeho žádosti dle § 31 odst. 4. stavebního zákona.
- posouzením z hlediska ustanovení § 32 odst. 1. písm. a), d) stavebního zákona je dokumentace záměru žadatele shledána plně v souladu s „PÚR 2008“, kterou byly m.j. vymezeny plochy dopravního koridoru Pohořelice–Mikulov–Drasenhöfen/Rakousko (E 461) rychlostní silnice R 52 nadmístního celostátního a mezinárodního významu.

Tento závěr stavebního úřadu je plně v souladu s účastníkem řízení upomínanou obecnou závazností rozsudku Nejvyššího správního soudu č.j. 1 Ao 1/2009-185 ze dne 23.09.2009, ve kterém je m.j. uvedeno : „...*“Republikové“, tedy celostátní priority územního plánování a plochy a koridory republikového, tedy celostátního a mezinárodního významu [srov. §32 odst. 1 písm. a) a d) stavebního zákona] vymezuje vláda v politice územního rozvoje. Tyto plochy a koridory jsou závazné pro zásady územního rozvoje vydávané na úrovni krajů (§ 31 odst. 4 stavebního zákona)....*”

Tedy podle tohoto judikátu Nejvyššího správního soudu stavební úřad posuzoval žádost záměru žadatele m.j. z hlediska tzv. pozitivního a negativního vymezení ploch a koridorů nadmístního, u záměru žadatele pak ploch a koridoru R52 celostátního a mezinárodního významu v „PÚR 2008“ v souladu s ustanovením § 31 odst. 4 stavebního zákona a dospěl k závěru, že záměr žadatele v jeho žádosti je z tohoto aspektu v souvislostech ustanovení §§ zákona č. 416/2009 Sb., *o urychlení výstavby dopravní infrastruktury*, plně v souladu ve smyslu posouzení dle § 90 odst. a) stavebního zákona, resp. že je plně v souladu s jiným relevantním podkladem stavebním zákonem určeným (zde : „PÚR 2008“) jako nástroj k rozhodování o změnách v území a vydání rozhodnutí k žádosti záměru žadatele dle § 92 stavebního zákona;

#### Námítka 9.:

*Koridor R52 posuzovaný v procesu EIA (včetně zde neseznatelných křižovatek a neseznatelného vedení doprovodné komunikace) není totožný ani s koridorem R52 v ÚP města Mikulov ani s trasou R5206 v žádosti o územní rozhodnutí a je tak z těchto i dalších důvodů v rozporu. Pokud žadatel změnil jakékoliv části záměru R5206 nebo některé části záměru nebyly projednány*

*v procesu EIA, žadatel byl povinen si ve smyslu zákona č. 100/2010 Sb. požádat o vydání vyjádření MŽP, zda tato změna vyžaduje či nikoliv nové stanovisko EIA. Bez tohoto vyjádření a příp. bez nového stanoviska EIA nelze žádnou stavbu umísťovat, pokud může mít negativní vliv na životní prostředí ve smyslu cit. zákona.*

#### Odůvodnění zamítnutí námítky 9.:

Stavební úřad posoudil obsah vznesené námítky 9. tohoto účastníka řízení s jejím zamítavým vyhodnocením m.j. v těchto souvislostech a s těmito závěry odůvodnění :

- a) pro stavební úřad, který je povinen postupovat ve své činnosti dle ustanovení stavebního zákona, byly v jeho posuzování a rozhodování v území k žádosti záměru žadatele rozhodné zejm. tyto skutečnosti :
- dne 27.11.2009 vstoupil v platnost a účinnost zákon č. 416/2009 Sb., *o urychlení výstavby dopravní infrastruktury*, vyhlášený ve Sbírce zákonů ČR pod č. 419/2009, částka 135 ze dne 27.11.2009 (dále jen „zákon č. 416/2009 Sb.“).
  - Ve smyslu přechodného ustanovení § 6 zákona č. 416/2009 Sb. se správní řízení zahájena přede dnem nabytí účinnosti tohoto zákona dokončí podle dosavadních předpisů, tj. podle zákona č. 183/2006 Sb., stavební zákon, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „*stavební zákon*“) a zákona č. 184/2006 Sb., o vyvlastnění, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „*zákon o vyvlastnění*“). Dle přechodného ustanovení § 6 zákona 416/2009 Sb. se na stavby dopravní infrastruktury definované v § 2 odst. 1 písm. k) bodu I. stavebního zákona tj. *například stavby pozemních komunikací, drah, vodních cest, letišť a s nimi souvisejících zařízení* s účinností ode dne 27.11.2009 vztahuje rovněž zákon č. 416/2009 Sb.
  - žádost záměru žadatele, předmět posouzení v tomto rozhodnutí, byla na stavební úřad žadatelem podána dne 25.02.2010 a vztahuje se na ni její posouzení dle ustanovení zákona č. 416/2009 Sb.
  - podle § 3 odst. 1 zákona č. 416/2009 Sb. lze odejmout nebo omezit vlastnické právo k pozemkům nebo stavbám potřebným k uskutečnění dopravní infrastruktury definované pro účely tohoto zákona ustanovením § 1 odst. 2. Za stavby dopravní infrastruktury se dle ustanovení § 1 odst. 2 zákona č. 416/2009 Sb. považují stavby definované v § 2 odst. 1 písm. k) bod 1. *stavebního zákona* a stavby s nimi související, které jsou umísťované v plochách a koridorech vymezených v platné politice územního rozvoje *nebo* veřejně prospěšné stavby vymezené v územně plánovací dokumentaci
  - usnesením vlády ČR č. 929 ze dne 20.07.2009 a vyhlášením dne 26.08.2009 ve Sbírce zákonů ČR sdělením Ministerstva pro místní rozvoj č. 270/2009 Sb. ze dne 14.08.2009 vstoupila v platnost a účinnost Politika územního rozvoje České republiky 2008 (dále také „PÚR 2008“)
  - ve smyslu § 90 odst. a) stavebního zákona nemá stavební úřad k dispozici relevantní podklad pro rozhodování v podobě územně plánovací dokumentace pořízené a vydané po schválení „PÚR 2008“ a proto, ve smyslu § 54 odst. 5 stavebního zákona, stavební úřad uplatnil ustanovení PÚR 2008 přímo ve své činnosti posuzování souladu žadatelem navrženého umístění záměru v jeho žádosti a rozhodování dle § 31 odst. 4. stavebního zákona.
  - posouzením z hlediska § 32 odst. 1. písm. a), d) stavebního zákona je dokumentace záměru žadatele shledána plně v souladu s „PÚR 2008“, kterou byly m.j. vymezeny plochy dopravního koridoru Pohořelice–Mikulov–Drasenhöfen/Rakousko (E 461) rychlostní silnice R 52 nadmístního celostátního a mezinárodního významu.
  - posouzením „PÚR 2008“ s dokumentací EIA „Rychlostní silnice R52 Pohořelice – Mikulov (Drasenhofen)“, zpracovatele HBH Projekt spol. s r.o., listopad 2003 (dále také „dokumentace EIA R52“) a s žádostí záměru žadatele, stavební úřad shledal, že účastníkem řízení námítkou 31. rozporovaná totožnost koridoru R52 v dokumentaci EIA R52 s vymezením koridoru R52 „v ÚP města Mikulov“ není v kontextu výše uvedených skutečností relevantní pro vydání rozhodnutí dle § 92 stavebního úřadu. Účastníkem řízení namítaný rozpor z porovnání trasy R5206 v žádosti o územní rozhodnutí (žádosti záměru

žadatele) s dokumentací EIA R52 a „PÚR 2008“ nebyl po vyhodnocení stavebního úřadu shledán.

Tento závěr stavebního úřadu je plně v souladu s účastníkem řízení upomínanou obecnou závazností rozsudku Nejvyššího správního soudu č.j. 1 Ao 1/2009-185 ze dne 23.9.2009, ve kterém je m.j. uvedeno : „...*“Republikové“, tedy celostátní priority územního plánování a plochy a koridory republikového, tedy celostátního a mezinárodního významu [srov. §32 odst. 1 písm. a) a d) stavebního zákona] vymezuje vláda v politice územního rozvoje. Tyto plochy a koridory jsou závazné pro zásady územního rozvoje vydávané na úrovni krajů (§ 31 odst. 4 stavebního zákona)....”*

Tedy podle tohoto judikátu Nejvyššího správního soudu stavební úřad posuzoval žádost záměru žadatele m.j. z hlediska tzv. pozitivního a negativního vymezení ploch a koridorů nadmístního, u záměru žadatele pak ploch a koridoru R52 celostátního a mezinárodního významu v „PÚR 2008“ v souladu s ustanovením § 31 odst. 4 stavebního zákona a dospěl k závěru, že záměr žadatele v jeho žádosti je z tohoto aspektu v souvislostech ustanovení §§ zákona č. 416/2009 Sb., *o urychlení výstavby dopravní infrastruktury*, plně v souladu ve smyslu posouzení dle § 90 odst. a) stavebního zákona, resp. že je plně v souladu s jiným relevantním podkladem stavebním zákonem určeným (zde : „PÚR 2008“) jako nástroj k rozhodování o změnách v území a vydání rozhodnutí k žádosti záměru žadatele dle § 92 stavebního zákona.

#### Námítka 10.:

*Křižovatka na R5206 mezi bývalou celnicí a státní hranicí nebyla posouzena procesem EIA, takže bez stanoviska EIA pro tuto stavbu nelze záměr R5206 umístit.*

#### Odůvodnění zamítnutí námítky 10.:

Stavební úřad posoudil obsah vznesené námítky 10. tohoto účastníka řízení s jejím zamítavým vyhodnocením m.j. v těchto souvislostech a s těmito závěry odůvodnění :

- a) stavební úřad shledal v dokumentaci EIA „Rychlostní silnice R52 Pohořelice – Mikulov (Drasenhofen), zpracovatele HBH Projekt spol. s r.o., listopad 2003, že účastníkem řízení namítaná křižovatka na R5206 byla předmětem posouzení v procesu EIA (*varianta 1, 1x : Km 38,600 – křižovatka Mikulov jih; varianta 2: Km 40,200 – křižovatka Mikulov jih*).

#### Námítka 11.:

*Samotné vydání stanoviska EIA pro R52 je nezákonné, neboť nedošlo k posouzení přeshraničních vlivů na životní prostředí dle zákona č. 110/2001 Sb.. Toto je stavebnímu úřadu tímto připomenuto a stavební úřad nemůže v dobré víře pokračovat v řízení neb by vedl řízení, které je předem odsouzeno k zrušení soudem.*

#### Odůvodnění zamítnutí námítky 11.:

Stavební úřad posoudil obsah vznesené námítky 11. tohoto účastníka řízení s jejím zamítavým vyhodnocením m.j. v těchto souvislostech a s těmito závěry odůvodnění :

- a) stavební úřad shledal, že podle účastníkem řízení namítaným předpisem č. 110/2001 Sb., *nařízení vlády ze dne 17.ledna 2001 kterým se stanoví další vozidla, která mohou být vybavena zvláštním zvukovým výstražným zařízením doplněným zvláštním výstražným světlem modré barvy*, nemohly být stanoviskem EIA pro R52 posouzeny přeshraniční vlivy na životní prostředí neboť tímto účastníkem řízení v námitce 33. citovaný předpis se na takové posouzení vůbec nevztahuje a účastník řízení z tohoto hlediska nemůže konstatovat nezákonnost stanoviska EIA pro R52 – námitka byla proto zamítnuta;
- b) stavební úřad se domnívá, že tento účastník řízení svou námitkou 33. zřejmě namítá období jím uvedeného námitkou 19., ke které stavební úřad shledal, že v obsahu stanoviska o hodnocení vlivů podle § 10 zákona č. 100/2001 Sb. o posuzování vlivů na životní prostředí, vydaném Ministerstvem životního prostředí (MŽP) pod č.j. 4061/POVI/05 dne 13.05.2005, vztahujícím se m.j. k záměru žadatele, je m.j. sděleno následující :

*„V dopise č.j. BMLFUW-UW-1.4.2/0009-V/1/2004 Spolkového ministerstva pro zemědělství a lesní hospodářství, životní prostředí a vodní hospodářství se uvádí (vyjádření k dokumentaci EIA): „Nebyla doručena žádná zamítavá stanoviska. Republika Rakousko nemá k plánovanému záměru žádné připomínky, žádá však o předání dokumentů a rozhodnutí vydaných v dalším průběhu řízení. Pro uskutečnění bilaterálních konzultací není v současném okamžiku z pohledu rakouské strany důvod.“ Všechny dokumenty jsou postupovány rakouské straně. Přitom jsou zároveň vypořádávána vyjádření došlá z rakouské strany“.*

V souladu s ustanovením § 4 odst. 7 stavebního zákona stavebnímu úřadu nepřísluší hodnotit obsah vydaných opatření dotčených orgánů podle zvláštních právních předpisů ve smyslu § 4 odst. 2 písm. a), b) a odst. 6 stavebního zákona, za které je rovněž považováno stanovisko Ministerstva životního prostředí č.j. 4061/OPVI/05 ze dne 13.05.2005. Stavební úřad shledal, že stavebním zákonem věcně k záměru žadatele vyžadované stanovisko o hodnocení vlivů podle § 10 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, bylo doložením stanoviska MŽP č.j. 4061/OPVI/05 ze dne 13.5.2005 žadatele věcně splněno. Podle § 4 odst. 7 stavebního zákona je stavební úřad pouze oprávněn projednávat protichůdná stanoviska nebo protichůdná závazná stanoviska dotčených orgánů a požadavek účastníka řízení (...*“Do doby předložení takového stanoviska EIA je nutné územní řízení zastavit“* ...) jde za rámec tohoto ustanovení stavebního zákona a stavební úřad by jakoukoli obdobnou činností přesáhl podle § 89 odst. 5 stavebního zákona rozsah své působnosti.

#### Námítka 12.:

*Bez posouzení EIA o přeshraničních vlivech nelze umístit žádnou stavbu, u níž lze očekávat negativní přeshraniční vliv na životní prostředí. Do doby předložení takového stanoviska EIA je nutné územní řízení zastavit. Ministerstvo životního prostředí přiznalo, že přeshraniční vlivy vedení komunikace R52 a návazné rakouské dálnice A5 existují a proto je posuzování EIA pro A5 s účastní MŽP prováděno jako přeshraniční.*

#### Odůvodnění zamítnutí námítky 12.:

Stavební úřad posoudil obsah vznesené námítky 12. tohoto účastníka řízení s jejím zamítavým vyhodnocením m.j. v těchto souvislostech a s těmito závěry odůvodnění :

- a) stavební úřad shledal, že tento účastník řízení námítkou 34. namítá dobu jím uvedeného námítkou 19., ke které stavební úřad shledal, že v obsahu stanoviska o hodnocení vlivů podle § 10 zákona č. 100/2001 Sb. o posuzování vlivů na životní prostředí, vydaném Ministerstvem životního prostředí (MŽP) pod č.j. 4061/POVI/05 dne 13.05.2005, vztahujícím se m.j. k záměru žadatele, je m.j. sděleno následující :

*„V dopise č.j. BMLFUW-UW-1.4.2/0009-V/1/2004 Spolkového ministerstva pro zemědělství a lesní hospodářství, životní prostředí a vodní hospodářství se uvádí (vyjádření k dokumentaci EIA): „Nebyla doručena žádná zamítavá stanoviska. Republika Rakousko nemá k plánovanému záměru žádné připomínky, žádá však o předání dokumentů a rozhodnutí vydaných v dalším průběhu řízení. Pro uskutečnění bilaterálních konzultací není v současném okamžiku z pohledu rakouské strany důvod.“ Všechny dokumenty jsou postupovány rakouské straně. Přitom jsou zároveň vypořádávána vyjádření došlá z rakouské strany“.*

V souladu s ustanovením § 4 odst. 7 stavebního zákona stavebnímu úřadu nepřísluší hodnotit obsah vydaných opatření dotčených orgánů podle zvláštních právních předpisů ve smyslu § 4 odst. 2 písm. a), b) a odst. 6 stavebního zákona, za které je rovněž považováno stanovisko Ministerstva životního prostředí č.j. 4061/OPVI/05 ze dne 13.05.2005. Stavební úřad shledal, že stavebním zákonem věcně k záměru žadatele vyžadované stanovisko o hodnocení vlivů podle § 10 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, bylo doložením stanoviska MŽP č.j. 4061/OPVI/05 ze dne 13.05.2005 žadatele věcně splněno. Podle § 4 odst. 7 stavebního zákona je stavební úřad pouze oprávněn



projednávat protichůdná stanoviska nebo protichůdná závazná stanoviska dotčených orgánů a požadavek účastníka řízení (...*“Do doby předložení takového stanoviska EIA je nutné územní řízení zastavit“* ...) jde za rámec tohoto ustanovení stavebního zákona a stavební úřad by jakoukoli obdobnou činností přesáhl podle § 89 odst. 5 stavebního zákona rozsah své působnosti.

- b) stavební úřad v záležitosti požadavku tohoto účastníka řízení na přezkum stanoviska Ministerstva životního prostředí č.j. 4061/POVI/05 ze dne 13.05.2005 (dále také „stanovisko EIA“) podle ustanovení § 149 správního řádu shledal následující:

Podle českého práva se u stanoviska EIA nejedná o závazné rozhodnutí dotčeného orgánu a podle stávající praxe českého správního soudnictví (vč. praxe Nejvyššího správního soudu) byly všechny podané žaloby proti stanoviskům EIA správními soudy odmítnuty, a to i přes argumentaci žalobců opírající se o požadavky evropského práva, konkrétně článku 10a směrnice EIA a obdobného výkladu žalobců z ustanovení článku 2 odst. 5 a 9 odst. 2 a 4 Aarhuské úmluvy, na jejímž základě byl čl. 10a do směrnice EIA vložen. Rovněž kasační stížnosti k NSS podané žalobci proti rozsudkům správních soudů nižších stupňů v této záležitosti byly NSS odmítnuty s tím, že směrnice EIA (ani Aarhuská úmluva) nevyžadují, aby stanoviska EIA byla soudem přezkoumávána samostatně (přímo), ale že postačuje jejich přezkoumání v pozdější fázi, pokud jsou zároveň splněny podmínky spravedlnosti, nestrannosti, včasnosti a finanční dostupnosti takového přezkumu. Takovouto možnost podle NSS představuje postup dle § 75 odst. 2 s.ř.s., tedy možnost přezkoumat k návrhu žalobce stanovisko EIA jako akt jenž jsou podkladem žalobou napadeného rozhodnutí. Tento názor a výklad NSS byl ještě napaden ústavními stížnostmi, ale Ústavní soud všechny stížnosti odmítl jako zjevně neopodstatnělé, když se zcela ztotožnil s názory NSS. Na podkladu výše shledaných závěrů o možnostech a způsobech samostatného přezkumu stanoviska EIA stavební úřad dospěl k závěru – zamítnutí požadavku na přezkum dle § 149 správního řádu pro zjevnou nemožnost takového samostatného procesu před vydáním rozhodnutí k žádosti záměru žadatele.

### Námítka 13.:

*Návazné rakouské stanovisko EIA pro A5 Státní hranice - Drasenhofen - Poysbrunn nebylo doposud vydáno, a tedy není možné ani zajistit návaznost R52 na rakouskou A5 jak tvrdí žádost o vydání územního rozhodnutí. Žádost o územní rozhodnutí pro R5206 je tedy zcela zmatečná.*

### Odůvodnění zamítnutí námítky 13.:

Stavební úřad posoudil obsah vznesené námítky 13. tohoto účastníka řízení s jejím zamítavým vyhodnocením m.j. v těchto souvislostech a s těmito závěry odůvodnění:

- Dohoda mezi vládou České republiky a Rakouskou spolkovou vládou o propojení české rychlostní silnice R 52 a rakouské dálnice A 5 na česko-rakouských hranicích ze dne 23.ledna 2009, která vstoupila v platnost dne 16.03.2009 a byla vyhlášena Sdělením Ministerstva zahraničních věcí č. 40/2009 ve Sbírce mezinárodních smluv, částka 14 ze dne 15.května 2009.
- dne 27.11.2009 vstoupil v platnost a účinnost zákon č. 416/2009 Sb., o urychlení výstavby dopravní infrastruktury, vyhlášený ve Sbírce zákonů ČR pod č. 419/2009, částka 135 ze dne 27.11.2009 (dále jen „zákon č. 416/2009 Sb.“).

Ve smyslu přechodného ustanovení § 6 zákona č. 416/2009 Sb. se správní řízení zahájena přede dnem nabytí účinnosti tohoto zákona dokončí podle dosavadních předpisů, tj. podle zákona č. 183/2006 Sb., stavební zákon, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „stavební zákon“) a zákona č. 184/2006 Sb., o vyvlastnění, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o vyvlastnění“). Dle přechodného ustanovení § 6 zákona 416/2009 Sb. se na stavby dopravní infrastruktury definované v § 2 odst. 1 písm. k) bodu I. stavebního zákona tj. *například stavby pozemních komunikací, drah, vodních cest, letišť a s nimi souvisejících zařízení* s účinností ode dne 27.11.2009 vztahuje rovněž zákon č. 416/2009 Sb.

- žádost záměru žadatele, předmět posouzení v tomto rozhodnutí, byla na stavební úřad žadatelem podána dne 25.02.2010 a vztahuje se na ni její posouzení dle ustanovení zákona č. 416/2009 Sb.
- podle § 3 odst. 1 zákona č. 416/2009 Sb. lze odejmout nebo omezit vlastnické právo k pozemkům nebo stavbám potřebným k uskutečnění dopravní infrastruktury definované pro účely tohoto zákona ustanovením § 1 odst. 2. Za stavby dopravní infrastruktury se dle ustanovení § 1 odst. 2 zákona č. 416/2009 Sb. považují stavby definované v § 2 odst. 1 písm. k) bod 1. *stavebního zákona* a stavby s nimi související, které jsou umístěvané v plochách a koridorech vymezených v platné politice územního rozvoje *nebo* veřejně prospěšné stavby vymezené v územně plánovací dokumentaci
- usnesením vlády ČR č. 929 ze dne 20.07.2009 a vyhlášením dne 26.08.2009 ve Sbírce zákonů ČR sdělením Ministerstva pro místní rozvoj č. 270/2009 Sb. ze dne 14.08.2009 vstoupila v platnost a účinnost Politika územního rozvoje České republiky 2008 (dále také „PÚR 2008“)
- ve smyslu § 90 odst. a) stavebního zákona nemá stavební úřad k dispozici relevantní podklad pro rozhodování v podobě územně plánovací dokumentace pořízené a vydané po schválení „PÚR 2008“ a proto, ve smyslu § 54 odst. 5 stavebního zákona, stavební úřad uplatnil ustanovení PÚR 2008 přímo ve své činnosti posuzování souladu žadatelem navrženého umístění záměru v jeho žádosti dle § 31 odst. 4. stavebního zákona.
- posouzením z hlediska § 32 odst. 1. písm. a), d) stavebního zákona je dokumentace záměru žadatele shledána plně v souladu s „PÚR 2008“, kterou byly m.j. vymezeny plochy dopravního koridoru Pohořelice–Mikulov–Drasenhöfen/Rakousko (E 461) rychlostní silnice R 52 nadmístního celostátního a mezinárodního významu.

Tento závěr stavebního úřadu je plně v souladu s účastníkem řízení upomínanou obecnou závazností rozsudku Nejvyššího správního soudu č.j. 1 Ao 1/2009-185 ze dne 23.09.2009, ve kterém je m.j. uvedeno : „...*“Republikové“, tedy celostátní priority územního plánování a plochy a koridory republikového, tedy celostátního a mezinárodního významu [srov. §32 odst. 1 písm. a) a d) stavebního zákona] vymezuje vláda v politice územního rozvoje. Tyto plochy a koridory jsou závazné pro zásady územního rozvoje vydávané na úrovni krajů (§ 31 odst. 4 stavebního zákona)....”*

Tedy podle tohoto judikátu Nejvyššího správního soudu stavební úřad posuzoval žádost záměru žadatele m.j. z hlediska tzv. pozitivního a negativního vymezení ploch a koridorů nadmístního, u záměru žadatele pak ploch a koridoru R52 celostátního a mezinárodního významu v „PÚR 2008“ v souladu s ustanovení § 31 odst. 4 stavebního zákona a dospěl k závěru, že záměr žadatele v jeho žádosti je z tohoto aspektu v souvislostech ustanovení §§ zákona č. 416/2009 Sb., *o urychlení výstavby dopravní infrastruktury*, plně v souladu ve smyslu posouzení dle § 90 odst. a) stavebního zákona, resp. že je plně v souladu s jiným relevantním podkladem stavebním zákonem určeným (zde : „PÚR 2008“) jako nástroj k rozhodování o změnách v území a vydání rozhodnutí k žádosti záměru žadatele dle § 92 stavebního zákona.

#### Námítka 14.:

*Obce Bavorý a Perná přijaly stavební uzávěry, které dokumentace pro územní rozhodnutí (DUR) nerespektuje.*

#### Odůvodnění zamítnutí námítky 14.:

Stavební úřad posoudil obsah vznesené námítky 14. tohoto účastníka řízení s jejím zamítavým vyhodnocením m.j. v těchto souvislostech a s těmito závěry odůvodnění :

- rozsudkem ze dne 25.11.2009, pod č.3 Ao 1/2007-209, Nejvyššího správního soudu, bylo zrušeno opatření obecné povahy - územní plán velkého územního celku Břeclavsko.
- dne 27.11.2009 vstoupil v platnost a účinnost zákon č. 416/2009 Sb., *o urychlení výstavby dopravní infrastruktury*, vyhlášený ve Sbírce zákonů ČR pod č. 419/2009, částka 135 ze dne 27.11.2009 (dále jen „zákon č. 416/2009 Sb.“).

Ve smyslu přechodného ustanovení § 6 zákona č. 416/2009 Sb. se správní řízení zahájena přede dnem nabytí účinnosti tohoto zákona dokončí podle dosavadních předpisů, tj. podle zákona č. 183/2006 Sb., stavební zákon, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „*stavební zákon*“) a zákona č. 184/2006 Sb., o vyvlastnění, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „*zákon o vyvlastnění*“). Dle přechodného ustanovení § 6 zákona 416/2009 Sb. se na stavby dopravní infrastruktury definované v § 2 odst. 1 písm. k) bodu I. stavebního zákona tj. *například stavby pozemních komunikací, drah, vodních cest, letišť a s nimi souvisejících zařízení* s účinností ode dne 27.11.2009 vztahuje rovněž zákon č. 416/2009 Sb.

- žádost záměru žadatele, předmět posouzení v tomto rozhodnutí, byla na stavební úřad žadatelem podána dne 25.02.2010 a vztahuje se na ni její posouzení dle ustanovení zákona č. 416/2009 Sb.
- podle § 3 odst. 1 zákona č. 416/2009 Sb. lze odejmout nebo omezit vlastnické právo k pozemkům nebo stavbám potřebným k uskutečnění dopravní infrastruktury definované pro účely tohoto zákona ustanovením § 1 odst. 2. Za stavby dopravní infrastruktury se ust. § 1 odst. 2 zákona č. 416/2009 Sb. považují stavby definované v § 2 odst. 1 písm. k) bod 1. *stavebního zákona* a stavby s nimi související, které jsou umístované v plochách a koridorech vymezených v platné politice územního rozvoje *nebo* veřejně prospěšné stavby vymezené v územně plánovací dokumentaci
- usnesením vlády ČR č. 929 ze dne 20.07.2009 a vyhlášením dne 26.8.2009 ve Sbírce zákonů ČR sdělením Ministerstva pro místní rozvoj č. 270/2009 Sb. ze dne 14.08.2009 vstoupila v platnost a účinnost Politika územního rozvoje České republiky 2008 (dále také „PÚR 2008“)
- ve smyslu § 90 odst. a) stavebního zákona nemá stavební úřad k dispozici relevantní podklad pro rozhodování v podobě územně plánovací dokumentace pořízené a vydané po schválení „PÚR 2008“ a proto, ve smyslu §54 odst. 5 stavebního zákona, stavební úřad uplatnil ustanovení PÚR 2008 přímo ve své činnosti posuzování souladu žadatelem navrženého umístění záměru v jeho žádosti dle § 31 odst. 4. stavebního zákona.
- ve smyslu § 90 odst. a) stavebního zákona nemá stavební úřad k dispozici relevantní podklad pro rozhodování v podobě územně plánovací dokumentace pořízené a vydané po schválení „PÚR 2008“, Obec Bavory k vydání tohoto rozhodnutí nesplnila povinnost ve smyslu §54 odst. 5 stavebního zákona a ustanovení článku 1 odst. 3 Nařízení obce Bavory č. 2/2006 (účinné dnem 20. prosince 2006) tak není v souladu s „PÚR 2008“ a proto stavební úřad uplatnil ustanovení PÚR 2008 přímo ve své činnosti posuzování souladu žadatelem navrženého umístění záměru v jeho žádosti a rozhodování dle § 31 odst. 4. stavebního zákona
- ve smyslu § 90 odst. a) stavebního zákona nemá stavební úřad k dispozici relevantní podklad pro rozhodování v podobě územně plánovací dokumentace pořízené a vydané po schválení „PÚR 2008“, Obec Perná k vydání tohoto rozhodnutí nesplnila povinnost ve smyslu § 54 odst. 5 stavebního zákona a ustanovení článku 1 odst. 3 Nařízení obce Perná č. 2/2006 (účinné dnem 15. ledna 2007) tak není v souladu s „PÚR 2008“ a proto stavební úřad uplatnil ustanovení PÚR 2008 přímo ve své činnosti posuzování souladu žadatelem navrženého umístění záměru v jeho žádosti a rozhodování dle § 31 odst. 4. stavebního zákona
- posouzením z hlediska § 32 odst. 1. písm. a), d) stavebního zákona je dokumentace záměru žadatele shledána plně v souladu s „PÚR 2008“, kterou byly m.j. vymezeny plochy dopravního koridoru Pohořelice–Mikulov–Drasenhöfen/Rakousko (E 461) rychlostní silnice R 52 nadmístního celostátního a mezinárodního významu.

Tento závěr stavebního úřadu je plně v souladu s účastníkem řízení upomínanou obecnou závazností rozsudku Nejvyššího správního soudu č.j. 1 Ao 1/2009-185 ze dne 23.09.2009, ve kterém je m.j. uvedeno : „...*“Republikové“, tedy celostátní priority územního plánování a plochy a koridory republikového, tedy celostátního a mezinárodního významu [srov. §32 odst. 1 písm. a) a d) stavebního*

*zákona] vymezuje vláda v politice územního rozvoje. Tyto plochy a koridory jsou závazné pro zásady územního rozvoje vydávané na úrovni krajů (§ 31 odst. 4 stavebního zákona)....”*

Tedy podle tohoto judikátu Nejvyššího správního soudu stavební úřad posuzoval žádost záměru žadatele m.j. z hlediska tzv. pozitivního a negativního vymezení ploch a koridorů nadmístního, u záměru žadatele pak ploch a koridoru R52 celostátního a mezinárodního významu v „PÚR 2008“ v souladu s ustanovením § 31 odst. 4 stavebního zákona a dospěl k závěru, že záměr žadatele v jeho žádosti je z tohoto aspektu v souvislostech ustanovení §§ zákona č. 416/2009 Sb., *o urychlení výstavby dopravní infrastruktury*, plně v souladu ve smyslu posouzení dle § 90 odst. a) stavebního zákona, resp. že je plně v souladu s jiným relevantním podkladem stavebním zákonem určeným (zde : „PÚR 2008“) jako nástroj k rozhodování o změnách v území a vydání rozhodnutí k žádosti záměru žadatele dle § 92 stavebního zákona.

#### Námítka 15.:

*Navrhovaný záměr R5206 nerespektuje podmínky stanovené ve stanovisku EIA a narušuje také zásadním způsobem krajinný ráz. Navíc do příp. územního rozhodnutí je nutné dle § 10 odst. 4 zákona č. 100/2001 Sb. zahrnout relevantní podmínky stanoviska EIA.*

#### Odůvodnění zamítnutí námítky 15.:

Stavební úřad posoudil obsah vznesené námítky 15. tohoto účastníka řízení s jejím zamítavým vyhodnocením m.j. v těchto souvislostech a s těmito závěry odůvodnění :

- a) stavební úřad shledal, že účastník řízení ve své námitce 41. není znalý obsahu spisu stavebním úřadem k žádosti záměru žadatele vedenému řízení, neboť v tomto spise je obsažen souhlas v závazném stanovisku dle § 12 odst. 2 zákona č. 114/1992 Sb. vydaném AOPK Správa chráněné krajinné oblasti Pálava pod zn. 00878/PA/2008/AOPK ze dne 28.07.2008, k dokumentaci záměru žadatele z hlediska ochrany krajinného rázu, a to za předpokladu splnění v tomto závazném stanovisku stanovených podmínek které byly stavebním úřadem zahrnuty podmínkou č.18 ve výrokové části tohoto rozhodnutí,
- b) stavební úřad shledal, že účastník řízení ve své námitce 41. není znalý obsahu spisu stavebním úřadem k žádosti záměru žadatele vedenému řízení, neboť v tomto spise je obsažen souhlas v závazném stanovisku dle § 12 odst. 2 zákona č. 114/1992 Sb. vydaném Městským úřadem Mikulov, odbor ŽP pod č.j. OPK/080001/26/00/SUCM/002 ze dne 23.07.2008, k dokumentaci záměru žadatele z hlediska ochrany krajinného rázu, a to za předpokladu splnění v tomto závazném stanovisku stanovených podmínek které byly stavebním úřadem zahrnuty podmínkou č. 11 ve výrokové části tohoto rozhodnutí,
- c) stavební úřad svou činností posoudil žádost záměru žadatele a podle obsahu v žádosti žadatele záměru doloženého stanoviska Ministerstva životního prostředí č.j. 4061/OPVI/05 ze dne 13.05.2005, vydaného tímto dotčeným orgánem dle § 10 zákona č. 100/2001 Sb., zákon o posuzování vlivů na životní prostředí, m.j. k posuzovanému záměru žadatele, shledal že tento účastník řízení *nesplňuje* kritéria pro postavení účastníka hájícího zájmy ve smyslu ustanovení § 23 odst. 9 písm. b) zákona o posuzování vlivů na životní prostředí. Proto stavební úřad přistoupil k posouzení námítky dle § 89 odst. 5 stavebního zákona a dospěl k závěru, že se jedná o obecný požadavek vyplývající ze závazného stanoviska dotčeného orgánu, které bylo k žádosti žadatele záměru žadatelem doloženo a z něhož záměru relevantní požadavky vyplývají.  
V dalším posuzování předmětu námítky 41 tohoto účastníka řízení stavební úřad shledal, že záměru relevantní požadavky MŽP ze stanoviska č.j. 4061/OPVI/05 ze dne 13.05.2005, které nemohly být v této fázi přípravy záměru stavby žadatelem splněny byly stavebním úřadem zahrnuty do podmínky č. 7 ve výrokové části tohoto rozhodnutí a ty z nich, které byly žadatelem záměru splněny zpracováním v dokumentaci záměru doložené k žádosti záměru žadatele, jsou v odůvodnění tohoto rozhodnutí – jednotlivě dále – uvedeny.
- d) V souladu s ustanovením § 4 odst. 7 stavebního zákona stavebnímu úřadu nepřisluší hodnotit obsah vydaných opatření dotčených orgánů podle zvláštních právních předpisů ve smyslu § 4 odst. 2 písm. a), b) a odst. 6 stavebního zákona, za které jsou rovněž

považovány závazná stanoviska vydaná AOPK Správa chráněné krajinné oblasti Pálava pod zn. 00878/PA/2008/AOPK ze dne 28.7.2008, Městským úřadem Mikulov, odbor ŽP pod č.j. OPK/080001/26/00/SUCM/002 ze dne 23.7.2008 a rovněž stanovisko MŽP č.j. 4061/OPVI/05 ze dne 13.05.2005. Požadavek účastníka řízení jde tedy za rámec tohoto ustanovení stavebního zákona a stavební úřad by jakoukoli obdobnou činností přesáhl podle ustanovení § 89 odst. 5 stavebního zákona rozsah své působnosti.

#### Námítka 16.:

*Navrhovaný záměr chybně řeší napojení R52 a I/40 (Mikulov -Valtice) a zavádí tranzitní dopravu do Mikulova, což nebylo v EIA posouzeno. Bez tohoto posouzení (a vydání nového stanoviska EIA) nelze žádnou stavbu s očekávaným negativním vlivem umisťovat.*

#### Odůvodnění zamítnutí námítky 16.:

Stavební úřad posoudil obsah vznesené námítky 16. tohoto účastníka řízení s jejím zamítavým vyhodnocením m.j. v těchto souvislostech a s těmito závěry odůvodnění :

Stavební úřad rozhoduje v územním rozhodnutí o návrhu tak, jak byl podán a jelikož se k navržené projektové dokumentaci kladně vyjádřily taktéž dotčené orgány, ošetřující specializovanou část stavby, nepřísluší stavebnímu úřadu jakkoliv posuzovat, měnit či navrhovat změnu předloženého návrhu, stejně tak, jako i žádnému z účastníků řízení, případně hodnotit její navržení. Dále stavební úřad shledal v dokumentaci EIA „Rychlostní silnice R52 Pohořelice – Mikulov (Drasenhofen), zpracovatele HBH Projekt spol. s r.o., listopad 2003, že účastníkem řízení namítaná křižovatka na R5206 byla předmětem posouzení v procesu EIA (*varianta 1, 1x : Km 38,600 – křižovatka Mikulov jih; varianta 2: Km 40,200 – křižovatka Mikulov jih*).

#### Námítka 17.:

*Dokumentace pro územní rozhodnutí nerespektuje Agenturou ochrany přírody a krajiny identifikovanou oblast Slanisko v trojúhelníku, která z hlediska principu předběžné opatrnosti podléhá specifické ochraně jako potenciální budoucí oblast NÁTURA 2000, a to minimálně do skončení šetření, které bylo iniciováno u Evropské komise.*

#### Odůvodnění zamítnutí námítky 17.:

Stavební úřad posoudil obsah vznesené námítky 17. tohoto účastníka řízení s jejím zamítavým vyhodnocením m.j. v těchto souvislostech a s těmito závěry odůvodnění :

- a) stavební úřad shledal, že účastník řízení ve své námitce 43. není znalý obsahu spisu stavebním úřadem k žádosti záměru žadatele vedenému řízení, neboť v tomto spise je obsaženo rozhodnutí č. 26/2009 vydané dne 26.06.2009 AOPK Správa chráněné krajinné oblasti Pálava zn. 00711/PA/2009/AOKP ve znění rozhodnutí o odvolání vydaném Ministerstvem životního prostředí pod č.j. 6125/560/09, 65315/ENV/09 sp.zn. OP/47/2009 ze dne 07.09.2009. V tomto samostatném rozhodnutí AOPK SCHKO Pálava je obsažena podmínka b) odst. 6., kterou je orgánem ochrany přírody žadateli záměru (investor stavby záměru) uložena povinnost jako náhradu za záměrem žadatele zničení části biotopu zvláště chráněných slanomilných rostlin Slanisko u Mikulova zbudovat, resp. rozšířit stávající slanisko v rozsahu a za podmínek stanovených přílohou č.2a předmětného rozhodnutí AOPK SCHKO Pálava.
- b) stavební úřad shledáním existence samostatného rozhodnutí vydaného dotčeným orgánem ochrany přírody dle zvláštního právního předpisu v záležitosti m.j. předmětu námítky 43. tohoto účastníka řízení vyhodnotil tuto námitku tak, že v souladu s ustanovením § 89 odst. 5 stavebního zákona posuzování této námítky přesahuje rozsah jeho zákonem vymezené působnosti a nadto je záležitost řešena samostatně přezkoumatelným rozhodnutím jiného správního orgánu, přičemž stávající rozhodnutí tohoto orgánu je v platnosti – proto se námitka stavebním úřadem zamítá.

#### Námítka 18.:

*Koridor R52 v Politice územního rozvoje není podle usnesení NSS možno chápat jako závazně schválený a jako koridor, který bude bez dalšího přejet do ZUR. NSS požaduje prověření záměru uvedených v PUR při pořizování ZUR. Vzhledem k existenci dvou koridorů s napojením na Vídeň v PUR (R52 a R55) je nutné tyto koridory napřed porovnat a pak lze teprve rozhodnout o přednostní výstavbě koridoru Brno - Vídeň. Navíc rozsudek NSS proti ÚP VÚC Břeclavsko explicitně požaduje porovnání obou koridorů.. Totéž požaduje i závazná evropská legislativa.*

#### Odůvodnění zamítnutí námítky 18.:

Stavební úřad posoudil obsah vznesené námítky 18. tohoto účastníka řízení s jejím zamítavým vyhodnocením m.j. v těchto souvislostech a s těmito závěry odůvodnění :

- a) stavební úřad shledal, že účastník řízení ve své námitce 46. stavebnímu úřadu dostatečně nedoložil o jaké konkrétní usnesení NSS a o jakou, pro stavební úřad konkrétní závaznou evropskou legislativu svou argumentaci a své procesní úvahy v námitce uvedené opírá;
- b) pro stavební úřad, který je povinen postupovat ve své činnosti dle ustanovení stavebního zákona, byly v jeho posuzování a rozhodování v území k žádosti záměru žadatele rozhodné zjm. tyto skutečnosti :
  - dne 27.11.2009 vstoupil v platnost a účinnost zákon č. 416/2009 Sb., *o urychlení výstavby dopravní infrastruktury*, vyhlášený ve Sbírce zákonů ČR pod č. 419/2009, částka 135 ze dne 27.11.2009 (dále jen „zákon č. 416/2009 Sb.“).
  - Ve smyslu přechodného ustanovení § 6 zákona č. 416/2009 Sb. se správní řízení zahájená přede dnem nabytí účinnosti tohoto zákona dokončí podle dosavadních předpisů, tj. podle zákona č. 183/2006 Sb., stavební zákon, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „*stavební zákon*“) a zákona č. 184/2006 Sb., o vyvlastnění, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „*zákon o vyvlastnění*“). Dle přechodného ustanovení § 6 zákona 416/2009 Sb. se na stavby dopravní infrastruktury definované v § 2 odst. 1 písm. k) bodu I. stavebního zákona tj. *například stavby pozemních komunikací, drah, vodních cest, letišť a s nimi souvisejících zařízení* s účinností ode dne 27.11.2009 vztahuje rovněž zákon č. 416/2009 Sb.
  - žádost záměru žadatele, předmět posouzení v tomto rozhodnutí, byla na stavební úřad žadatelem podána dne 25.02.2010 a vztahuje se na ni její posouzení dle ustanovení zákona č. 416/2009 Sb.
  - podle § 3 odst. 1 zákona č. 416/2009 Sb. lze odejmout nebo omezit vlastnické právo k pozemkům nebo stavbám potřebným k uskutečnění dopravní infrastruktury definované pro účely tohoto zákona ustanovením § 1 odst. 2. Za stavby dopravní infrastruktury se dle ustanovení § 1 odst. 2 zákona č. 416/2009 Sb. považují stavby definované v § 2 odst. 1 písm. k) bod 1. *stavebního zákona* a stavby s nimi související, které jsou umístěny v plochách a koridorech vymezených v platné politice územního rozvoje *nebo* veřejně prospěšné stavby vymezené v územně plánovací dokumentaci
  - usnesením vlády ČR č. 929 ze dne 20.07.2009 a vyhlášením dne 26.08.2009 ve Sbírce zákonů ČR sdělením Ministerstva pro místní rozvoj č. 270/2009 Sb. ze dne 14.08.2009 vstoupila v platnost a účinnost Politika územního rozvoje České republiky 2008 (dále také „PÚR 2008“)
  - ve smyslu § 90 odst. a) stavebního zákona nemá stavební úřad k dispozici relevantní podklad pro rozhodování v podobě územně plánovací dokumentace pořízené a vydané po schválení „PÚR 2008“ a proto, ve smyslu §54 odst. 5 stavebního zákona, stavební úřad uplatnil ustanovení PÚR 2008 přímo ve své činnosti posuzování souladu žadatelem navrženého umístění záměru v jeho žádosti a rozhodování dle § 31 odst. 4. stavebního zákona.
  - posouzením z hlediska § 32 odst. 1. písm. a), d) stavebního zákona je dokumentace záměru žadatele shledána plně v souladu s „PÚR 2008“, kterou byly m.j. vymezeny plochy dopravního koridoru Pohořelice–Mikulov–Drasenhöfen/Rakousko (E 461) rychlostní silnice R 52 nadmístního celostátního a mezinárodního významu.

Tento závěr stavebního úřadu je plně v souladu s účastníkem řízení upomínanou obecnou závazností rozsudku Nejvyššího správního soudu č.j. 1 Ao 1/2009-185 ze dne 23.9.2009, ve kterém je m.j. uvedeno : „... *“Republikové“, tedy celostátní priority územního plánování a plochy a koridory republikového, tedy celostátního a mezinárodního významu [srov. §32 odst. 1 písm. a) a d) stavebního zákona] vymezuje vláda v politice územního rozvoje. Tyto plochy a koridory jsou závazné pro zásady územního rozvoje vydávané na úrovni krajů (§ 31 odst. 4 stavebního zákona)....”*

Tedy podle tohoto judikátu Nejvyššího správního soudu stavební úřad posuzoval žádost záměru žadatele m.j. z hlediska tzv. pozitivního a negativního vymezení ploch a koridorů nadmístního, u záměru žadatele pak ploch a koridoru R52 celostátního a mezinárodního významu v „PÚR 2008“ v souladu s § 31 odst. 4 stavebního zákona a dospěl k závěru, že záměr žadatele v jeho žádosti je z tohoto aspektu v souvislostech ustanovení §§ zákona č. 416/2009 Sb., *o urychlení výstavby dopravní infrastruktury*, plně v souladu ve smyslu posouzení dle § 90 odst. a) stavebního zákona, resp. že je plně v souladu s jiným relevantním podkladem stavebním zákonem určeným (zde : „PÚR 2008“) jako nástroj k rozhodování o změnách v území a vydání rozhodnutí k žádosti záměru žadatele dle § 92 stavebního zákona.

#### Námítka 19.:

*Smlouva s Rakouskem o napojení R52 a A5 nebyla ratifikována Parlamentem ČR, a proto nemá právní sílu pro rozhodování v územním plánování a je tedy za současné situace a pro předmětné řízení zcela irelevantní.*

#### Odůvodnění zamítnutí námítky 19.:

Stavební úřad posoudil obsah vznesené námítky 19. tohoto účastníka řízení s jejím zamítavým vyhodnocením m.j. v těchto souvislostech a s těmito závěry odůvodnění :

- stavební úřad shledal, že pro jeho rozhodování v území k žádosti záměru žadatele není zásadní námitkou účastníka napadená smlouva s Rakouskem o napojení R52 a A5, kterou měl tento účastník řízení na mysli zřejmě Dohodu mezi vládou České republiky a Rakouskou spolkovou vládou o propojení české rychlostní silnice R 52 a rakouské dálnice A 5 na česko-rakouských hranicích ze dne 23.ledna 2009, která vstoupila v platnost dne 16.03.2009 a byla vyhlášena Sdělením Ministerstva zahraničních věcí č. 40/2009 ve Sbírce mezinárodních smluv, částka 14 ze dne 15.května 2009.
- dne 27.11.2009 vstoupil v platnost a účinnost zákon č. 416/2009 Sb., *o urychlení výstavby dopravní infrastruktury*, vyhlášený ve Sbírce zákonů ČR pod č. 419/2009, částka 135 ze dne 27.11.2009 (dále jen „zákon č. 416/2009 Sb.“).

Ve smyslu přechodného ustanovení § 6 zákona č. 416/2009 Sb. se správní řízení zahájena přede dnem nabytí účinnosti tohoto zákona dokončí podle dosavadních předpisů, tj. podle zákona č. 183/2006 Sb., stavební zákon, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „*stavební zákon*“) a zákona č. 184/2006 Sb., o vyvlastnění, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „*zákon o vyvlastnění*“). Dle přechodného ustanovení § 6 zákona 416/2009 Sb. se na stavby dopravní infrastruktury definované v § 2 odst. 1 písm. k) bodu I. stavebního zákona tj. *například stavby pozemních komunikací, drah, vodních cest, letišť a s nimi souvisejících zařízení* s účinností ode dne 27.11.2009 vztahuje rovněž zákon č. 416/2009 Sb.

- žádost záměru žadatele, předmět posouzení v tomto rozhodnutí, byla na stavební úřad žadatelem podána dne 25.0.2010 a vztahuje se na ni její posouzení dle ustanovení zákona č. 416/2009 Sb.
- podle § 3 odst. 1 zákona č. 416/2009 Sb. lze odejmout nebo omezit vlastnické právo k pozemkům nebo stavbám potřebným k uskutečnění dopravní infrastruktury definované pro účely tohoto zákona ustanovením § 1 odst. 2. Za stavby dopravní infrastruktury se dle ustanovení § 1 odst. 2 zákona č. 416/2009 Sb. považují stavby definované v § 2 odst. 1 písm. k) bod 1. *stavebního zákona* a stavby s nimi související, které jsou umístěvané v plochách a koridorech vymezených v platné politice územního rozvoje *nebo* veřejně prospěšné stavby vymezené v územně plánovací dokumentaci

- usnesením vlády ČR č. 929 ze dne 20.7.2009 a vyhlášením dne 26.8.2009 ve Sbírce zákonů ČR sdělením Ministerstva pro místní rozvoj č. 270/2009 Sb. ze dne 14.08.2009 vstoupila v platnost a účinnost Politika územního rozvoje České republiky 2008 (dále také „PÚR 2008“)
- ve smyslu § 90 odst. a) stavebního zákona nemá stavební úřad k dispozici relevantní podklad pro rozhodování v podobě územně plánovací dokumentace pořízené a vydané po schválení „PÚR 2008“ a proto, ve smyslu §54 odst. 5 stavebního zákona, stavební úřad uplatnil ustanovení PÚR 2008 přímo ve své činnosti posuzování souladu žadatelem navrženého umístění záměru v jeho žádosti dle § 31 odst. 4. stavebního zákona.
- posouzením z hlediska § 32 odst. 1. písm. a), d) stavebního zákona je dokumentace záměru žadatele shledána plně v souladu s „PÚR 2008“, kterou byly m.j. vymezeny plochy dopravního koridoru Pohořelice–Mikulov–Drasenhöfen/Rakousko (E 461) rychlostní silnice R 52 nadmístního celostátního a mezinárodního významu.

Tento závěr stavebního úřadu je plně v souladu s účastníkem řízení upomínanou obecnou závazností rozsudku Nejvyššího správního soudu č.j. 1 Ao 1/2009-185 ze dne 23.9.2009, ve kterém je m.j. uvedeno : „... *“Republikové“, tedy celostátní priority územního plánování a plochy a koridory republikového, tedy celostátního a mezinárodního významu [srov. § 32 odst. 1 písm. a) a d) stavebního zákona] vymezuje vláda v politice územního rozvoje. Tyto plochy a koridory jsou závazné pro zásady územního rozvoje vydávané na úrovni krajů (§ 31 odst. 4 stavebního zákona)....”*

Tedy podle tohoto judikátu Nejvyššího správního soudu stavební úřad posuzoval žádost záměru žadatele m.j. z hlediska tzv. pozitivního a negativního vymezení ploch a koridorů nadmístního, u záměru žadatele pak ploch a koridoru R52 celostátního a mezinárodního významu v „PÚR 2008“ v souladu s § 31 odst. 4 stavebního zákona a dospěl k závěru, že záměr žadatele v jeho žádosti je z tohoto aspektu v souvislostech ustanovení §§ zákona č. 416/2009 Sb., *o urychlení výstavby dopravní infrastruktury*, plně v souladu ve smyslu posouzení dle § 90 odst. a) stavebního zákona, resp. že je plně v souladu s jiným relevantním podkladem stavebním zákonem určeným (zde : „PÚR 2008“) jako nástroj k rozhodování o změnách v území a vydání rozhodnutí k žádosti záměru žadatele dle § 92 stavebního zákona.

#### Námítka 20.:

*Všechna doposud vydaná stanoviska CHKO k R5206 nesprávně posuzují situaci, a to i proto, že ignorují podmínky stanoviska ELA, které musí být plně vzato v úvahu v těchto stanoviscích zhodnoceno. Tato stanoviska jsou tímto napadána a musí být před pokračováním procesu pro územní rozhodnutí R5206 přezkoumána příslušným nadřízeným orgánem.*

#### Odůvodnění zamítnutí námítky 20.:

Stavební úřad posoudil obsah vznesené námítky 20. tohoto účastníka řízení s jejím zamítavým vyhodnocením m.j. v těchto souvislostech a s těmito závěry odůvodnění :

- účastníkem námitkou napadená „všechna“ (tedy konkrétně neurčitá) stanoviska CHKO k R5206 nebyla žádným legitimním opravným prostředkem zrušena či pozastavena jejich platnost, a proto z hlediska jejich vyhodnocení stavebním úřadem jsou platná a pro vydání rozhodnutí k žádosti záměru žadatele dle § 92 stavebního zákona jsou způsobilá, přípustná. Stavební úřad nemá dle ustanovení § 89 odst. 5 stavebního zákona působnost k oponentuře názoru účastníka řízení, že všechna vydaná stanoviska CHKO k R5206 - citujeme : „nesprávně posuzují situaci, a to i proto, že ignorují podmínky stanoviska E.I.A .....“
- stavební úřad není procesně způsobilý usnesením přerušit vedené řízení k žádosti záměru žadatele z důvodu požadavku tohoto účastníka řízení na provedení přezkumu „všech“ stanovisek CHKO k R5206 požadovaných tímto účastníkem řízení dle § 149 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád. Stavební úřad shledal, že pro vydání rozhodnutí dle § 92 stavebního zákona má potřebná závazná stanoviska vydaná ve smyslu § 149 správního řádu k dispozici a z tohoto hlediska mu nic nebrání rozhodnutí dle § 92 stavebního zákona k žádosti záměru žadatele vydat. Naopak dle § 149 odst. 4 správního řádu uvádí, kdy a



který správní orgán má jak postupovat, pokud budou vydána závazná stanoviska jimiž je rozhodnutí dle § 92 stavebního zákona podmíněno, v odvolání napadena. Požadavek tohoto účastníka řízení na přezkum „všech“ vydaných stanovisek CHKO k R5206 je v procesní fázi před vydáním rozhodnutí dle § 92 stavebního zákona k posuzované žádosti záměru žadatele irelevantní a tedy nepřipustný.

#### Námítka 21.:

*Všechna doposud vydaná stanoviska MŽP k R5206 jsou protiprávní a jsou proti nim podány žaloby. Tato stanoviska nesprávně zhodnotila veřejný zájem na stavbě dálničního spojení Brno - Vídeň v trase přes Mikulov, neboť nedokázala převahu veřejného zájmu pro trasu přes Mikulov oproti trase vedené přes Břeclav.*

*Převahu veřejného zájmu také není možné dokumentovat odkazem na česko-rakouskou smlouvu o R52/A5, neboť, jak je uvedeno výše, tato smlouva nebyla ratifikována Parlamentem ČR, a tedy podle Ústavy ČR tedy nemůže mít přednost před zákonnými procesy, tedy ani před procesy územního plánování a územního řízení podle stavebního zákona. Tato stanoviska jsou tímto napadána a musí být před pokračováním procesu pro územní rozhodnutí R5206 přezkoumána příslušným nadřízeným orgánem.*

#### Odůvodnění zamítnutí námítky 21.:

Stavební úřad posoudil obsah vznesené námítky 21. tohoto účastníka řízení s jejím zamítavým vyhodnocením m.j. v těchto souvislostech a s těmito závěry odůvodnění :

- účastníkem námitkou napadená „všechna“ (tedy konkrétně neurčitá) stanoviska MŽP k R5206 nebyla žádným legitimním oprávněným prostředkem zrušena či pozastavena jejich platnost, a proto z hlediska jejich vyhodnocení stavebním úřadem jsou platná a pro vydání rozhodnutí k žádosti záměru žadatele dle § 92 stavebního zákona jsou způsobilá, přípustná. Stavební úřad nemá dle § 89 odst. 5 stavebního zákona působnost k oponentuře názoru účastníka řízení, že - citujeme : „tato stanoviska nesprávně zhodnotila veřejný zájem ....“
- stavební úřad není procesně způsobilý usnesením přerušit vedené řízení k žádosti záměru žadatele z důvodu požadavku tohoto účastníka řízení na provedení přezkumu „všech“ stanovisek MŽP k R5206 požadovaných tímto účastníkem řízení dle § 149 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád. Stavební úřad shledal, že pro vydání rozhodnutí dle § 92 stavebního zákona má potřebná závazná stanoviska vydaná ve smyslu § 149 správního řádu k dispozici a z tohoto hlediska mu nic nebrání rozhodnutí dle § 92 stavebního zákona k žádosti záměru žadatele vydat. Naopak dle § 149 odst. 4 správního řádu uvádí, kdy a který správní orgán má jak postupovat, pokud budou vydána závazná stanoviska jimiž je rozhodnutí dle § 92 stavebního zákona podmíněno, v odvolání napadena. Požadavek tohoto účastníka řízení na přezkum „všech“ stanovisek MŽP k R5206 je v procesní fázi před vydáním rozhodnutí dle § 92 stavebního zákona k posuzované žádosti záměru žadatele irelevantní, nepřipustný.

#### Námítka 22.:

*Územní řízení je vedeno nezákonně a je nutné ho bezodkladně zastavit a svolané ústní jednání na 3.6.2010 zrušit.*

#### Odůvodnění zamítnutí námítky 22.:

Stavební úřad posoudil námitku 22. tohoto účastníka řízení jejím zamítnutím, a to na základě jejího vyhodnocení m.j. v těchto souvislostech :

- rozsudkem ze dne 25.11.2009, pod č.3 Ao 1/2007-209, Nejvyššího správního soudu, bylo zrušeno opatření obecné povahy - územní plán velkého územního celku Břeclavsko.
- dne 27.11.2009 vstoupil v platnost a účinnost zákon č. 416/2009 Sb., o urychlení výstavby dopravní infrastruktury, vyhlášený ve Sbírce zákonů ČR pod č. 419/2009, částka 135 ze dne 27.11.2009 (dále jen „zákon č. 416/2009 Sb.“).

Ve smyslu přechodného ustanovení § 6 zákona č. 416/2009 Sb. se správní řízení zahájena přede dnem nabytí účinnosti tohoto zákona dokončí podle dosavadních předpisů, tj. podle zákona č. 183/2006 Sb., stavební zákon, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „*stavební zákon*“) a zákona č. 184/2006 Sb., o vyvlastnění, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „*zákon o vyvlastnění*“). Dle přechodného ustanovení § 6 zákona 416/2009 Sb. se na stavby dopravní infrastruktury definované v § 2 odst. 1 písm. k) bodu I. stavebního zákona tj. *například stavby pozemních komunikací, drah, vodních cest, letišť a s nimi souvisejících zařízení* s účinností ode dne 27.11.2009 vztahuje rovněž zákon č. 416/2009 Sb.

- žádost záměru žadatele, předmět posouzení v tomto rozhodnutí, byla na stavební úřad žadatelem podána dne 25.02.2010 a vztahuje se na ni její posouzení dle ustanovení zákona č. 416/2009 Sb.
- podle § 3 odst. 1 zákona č. 416/2009 Sb. lze odejmout nebo omezit vlastnické právo k pozemkům nebo stavbám potřebným k uskutečnění dopravní infrastruktury definované pro účely tohoto zákona ustanovením § 1 odst. 2. Za stavby dopravní infrastruktury se dle ustanovení § 1 odst. 2 zákona č. 416/2009 Sb. považují stavby definované v § 2 odst. 1 písm. k) bod 1. *stavebního zákona* a stavby s nimi související, které jsou umístěvané v plochách a koridorech vymezených v platné politice územního rozvoje *nebo* veřejně prospěšné stavby vymezené v územně plánovací dokumentaci
- usnesením vlády ČR č. 929 ze dne 20.7.2009 a vyhlášením dne 26.8.2009 ve Sbírce zákonů ČR sdělením Ministerstva pro místní rozvoj č. 270/2009 Sb. ze dne 14.8.2009 vstoupila v platnost a účinnost Politika územního rozvoje České republiky 2008 (dále také „PÚR 2008“)
- ve smyslu § 90 odst. a) stavebního zákona nemá stavební úřad k dispozici relevantní podklad pro rozhodování v podobě územně plánovací dokumentace pořízené a vydané po schválení „PÚR 2008“ a proto, ve smyslu §54 odst. 5 stavebního zákona, stavební úřad uplatnil ustanovení PÚR 2008 přímo ve své činnosti posuzování souladu žadatelem navrženého umístění záměru v jeho žádosti a rozhodování dle § 31 odst. 4. stavebního zákona.
- posouzením z hlediska § 32 odst. 1. písm. a), d) stavebního zákona je dokumentace záměru žadatele shledána plně v souladu s „PÚR 2008“, kterou byly m.j. vymezeny plochy dopravního koridoru Pohořelice–Mikulov–Drasenhöfen/Rakousko (E 461) rychlostní silnice R 52 nadmístního celostátního a mezinárodního významu.

Tento závěr stavebního úřadu je plně v souladu s účastníkem řízení upomínanou obecnou závazností rozsudku Nejvyššího správního soudu č.j. 1 Ao 1/2009-185 ze dne 23.9.2009, ve kterém je m.j. uvedeno : „...*“Republikové“, tedy celostátní priority územního plánování a plochy a koridory republikového, tedy celostátního a mezinárodního významu [srov. §32 odst. 1 písm. a) a d) stavebního zákona] vymezuje vláda v politice územního rozvoje. Tyto plochy a koridory jsou závazné pro zásady územního rozvoje vydávané na úrovni krajů (§ 31 odst. 4 stavebního zákona)....”*

Tedy podle tohoto judikátu Nejvyššího správního soudu stavební úřad posuzoval žádost záměru žadatele m.j. z hlediska tzv. pozitivního a negativního vymezení ploch a koridorů nadmístního, u záměru žadatele pak ploch a koridoru R52 celostátního a mezinárodního významu v „PÚR 2008“ v souladu s ustanovením § 31 odst. 4 stavebního zákona a dospěl k závěru, že záměr žadatele v jeho žádosti je z tohoto aspektu v souvislostech ustanovení §§ zákona č. 416/2009 Sb., *o urychlení výstavby dopravní infrastruktury*, plně v souladu ve smyslu posouzení dle § 90 odst. a) stavebního zákona, resp. že je plně v souladu s jiným relevantním podkladem stavebním zákonem určeným (zde : „PÚR 2008“) jako nástroj k rozhodování o změnách v území a vydání rozhodnutí k žádosti záměru žadatele dle § 92 stavebního zákona.

Dále stavební úřad obdržel v průběhu územního řízení v době koncentrační zásady, obsahově totožné podání, uplatněné v přípise „*Námítky, územní řízení pro R52, stavba 5206, Perná – st.hranice ČR/Rakousko*“ ze dne 13.05.2010, podané na Městském úřadu Mikulov následujícími osobami:

- Miroslava Skrášková, ze dne 13.05.2010, doručeno na MěÚ Mikulov dne 21.05.2010 pod č.j. MUMI 10022712
- Pavel Bílek, ze dne 13.05.2010, doručeno na MěÚ Mikulov dne 21.05.2010 pod č.j. MUMI 10022746
- Marie Zbořilová, ze dne 13.05.2010, doručeno na MěÚ Mikulov dne 21.5.2010 pod č.j. MUMI 10022755
- Milan Kořenek, ze dne 13.05.2010, doručeno na MěÚ Mikulov dne 21.05.2010 pod č.j. MUMI 10022748
- Oldřich Jakeš, Ing., ze dne 13.05.2010, doručeno na MěÚ Mikulov dne 21.05.2010 pod č.j. MUMI 10022754

Jelikož výše uvedení podatelé nejsou účastníky řízení, posuzoval stavební úřad jejich podání jako připomínky veřejnosti. Z důvodu, že jsou tato podání obsahově totožné s podanými námitkami, označené jako „*Námitky, územní řízení pro R52, stavba 5206, Perná – st. Hranice ČR/Rakousko*“, ze dne 13.05.2010, a tyto byly stavebním úřadem výše odůvodněny, stavební úřad tudíž odkazuje jejich odůvodnění k výše uvedeným totožným námitkám.

Součástí těchto podání byl také požadavek na přiznání postavení účastníka řízení dle § 85 odst. 2 písm. b) stavebního zákona s upozorněním, že stavební úřad nemůže dle stavebního zákona v této fázi řízení požadovat předkládání důkazů o konkrétním vlastnickém nebo jiném věcném právu k pozemkům nebo stavbám na nich, a to ani formou výpisu z listu vlastnictví nebo jinou formou (např. povinným uváděním parcelních čísel,...). Stavební úřad podání těchto osob posouzením ze všech sledovaných aspektů vyhodnotil tak, že těmto podatelům v kontextu obsahu výše uvedeného podání, kde primárně vědomě neuvádí záměrem přímo dotčenou nemovitost, nepřiznal postavení účastníka řízení.

O těchto skutečnostech rozhodl následujícími usneseními.

č.j.MUMI 10048276 ze dne 18.11.2010, kterým Miroslavě Skráškové, nar.01.06.1976, bytem Perná 313, nepřiznal postavení účastenství v tomto územním řízení.

č.j.MUMI 10048274 ze dne 18.11.2010, kterým Pavlu Bílkovi, nar.03.06.1946, bytem Perná 220, nepřiznal postavení účastenství v tomto územním řízení.

č.j.MUMI 10048265 ze dne 18.11.2010, kterým Milanu Kořenkovi, nar.03.10.1974, bytem Perná 41, nepřiznal postavení účastenství v tomto územním řízení.

č.j.MUMI 10048261 ze dne 18.11.2010, kterým Marii Zbořilové, nar.26.05.1932, bytem Perná 133, nepřiznal postavení účastenství v tomto územním řízení.

č.j.MUMI 10048248 ze dne 18.11.2010, kterým Ing. Oldřichu Jakešovi, nar.01.04.1938, bytem Gruzínská 13, Brno, nepřiznal postavení účastenství v tomto územním řízení.

V průběhu územního řízení obdržel stavební úřad námitku účastníka řízení Města Mikulova, IČ:00283347, Náměstí 1, Mikulov, uplatněné v přípise označeném „*Závazné stanovisko*“ ze dne 02.06.2010, podaným dne 03.6.2010 na Městském úřadu Mikulov pod č.j. MUMI 10024284 - *věcně shrnuto týkající se:*

#### Námitka 1.:

*V dalším stupni projektové dokumentace bude křižovatka SO 6103 MUK Mikulov – jih dořešena tak, aby umožňovala sjezd i nájezd v obou směrech.*

#### Odůvodnění zamítnutí námitky 1.:

Stavební úřad posoudil námitku 1. tohoto účastníka řízení jejím zamítnutím, a to na základě jejího vyhodnocení m.j. v těchto souvislostech:

Podle ustanovení § 89 odst. 4 stavebního zákona, uplatňuje obec v procesu územního řízení námitky k ochraně zájmů obce a zájmů občanů obce. Proto stavební úřad podání označené jako závazné stanovisko, posuzoval jako námitky účastníka řízení a ve výrokové části o nich rozhodoval. Podmínku řešení křižovatky SO 6103 MUK Mikulov – jih v dalším stupni projektové dokumentace stavební úřad zamítl a to především z toho důvodu, že musí rozhodovat o návrhu tak, jak byl žadatelem podán a projednán s dotčenými orgány. Stavebnímu úřadu nepřísluší ukládat žadateli změnu návrhu projektové dokumentace na základě podmínek účastníka řízení, pokud tyto nevyplývají z právních předpisů.

#### Námitka 2.:

*Dořešit protihluková opatření pro území, které bude nadlimitně zasaženo budoucím hlukem z budoucí rychlostní komunikace*

#### Odůvodnění vyhovění námitky 2.:

Stavební úřad posoudil námitku 2. tohoto účastníka řízení jejím vyhověním, a to na základě jejího vyhodnocení m.j. v těchto souvislostech:

Tato podmínka byla stavebním úřadem uložena ve výrokové části rozhodnutí a to konkrétně podmínkou č. 8 (vyžadováno dotčeným orgánem - Krajská hygienická stanice Jihomoravského kraje) a podmínkou č. 28.

Dále byla stavebnímu úřadu doručena společná námitka účastníků řízení občanských sdružení Ekologický právní servis, o.s., IČ: 653 414 90, Příbětická 1908, Tábor a Nebojsa, o.s., IČ: 266 444 79, Bavorský 112, Bavorský, v zastoupení Mgr. Liborem Jarmičem, Ekologický právní servis, Dvořákova 13, Brno, uplatněné v přípisu označeném „*Společné námitky účastníků řízení proti řízení o žádosti o vydání územního rozhodnutí o umístění stavby nazvané „R52, stavba 5206 Perná – st. hranice ČR/Rakousko“*“ ze dne 02. 06. 2010, podaném dne 03. 06. 2010 v 8:39 hod., na Městském úřadu Mikulov, se zaručeným elektronickým podpisem.

*věcně shrnuto týkající se:*

#### Námitka 1.:

*Zásadní námitkou proti umístění předmětné stavby do plánované lokality je nesoulad s územně plánovací dokumentací dle ustanovení § 90 písm. a) stavebního zákona. Pokud není dán soulad s územně plánovací dokumentací, nelze územní rozhodnutí vydat (viz ustanovení § 92 odst. 2 stavebního zákona) a stavební úřad žádost o vydání územního rozhodnutí zamítne. Územně plánovací dokumentace je dle ustanovení § 2 odst. 1 písm. n) stavebního zákona tvořena zásadami územního rozvoje, územními plány a regulačními plány. Politika územního rozvoje není územně plánovací dokumentací, nýbrž nástrojem územního plánování (viz název hlavy III stavebního zákona). Proto nelze územní rozhodnutí vydat na základě souladu s Politikou územního rozvoje, ale je zapotřebí zkoumat soulad se zásadami územního rozvoje a územními plány obcí. Z výše uvedeného vyplývá, že územně plánovací dokumentace je dána hierarchickou strukturou, která je tvořena Zásadami územního rozvoje (např. platné ÚP VÚC) a územními plány obcí, popř. regulačními plány. Územní plány obcí přitom musí být v souladu se zásadami územního rozvoje (viz ustanovení § 54 odst. 5 stavebního zákona). Hierarchie územního plánování rovněž určuje, co si mohou kraje a obce ve svých územních plánech vymezit. V případě krajů jde o záměry nadmístního významu (které následně obec převezme do svého územního plánu) a v případě obcí se jedná výlučně o záměry místního významu. Skutečnost, že nelze umísťovat a stavět rychlostní silnici (záměr nadmístního významu) jen na základě územních plánů obcí, jednoznačně vyplývá z rozsudku Nejvyššího správního soudu č.j. 1 Ao 1/2009 – 185 ze dne 23. září 2009. Pod bodem 65 je v citovaném rozsudku uvedeno:*

*„...Vymezení těchto ploch nadmístního významu je pro pořizování územních plánů obcí závazné ve dvojím smyslu: pozitivním a negativním. V pozitivním smyslu jsou nadřazenou územně plánovací dokumentací vymezené rozvojové plochy nadmístního významu pro územní plány obcí závazné tak, že obec je povinna tyto rozvojové plochy vymezené v nadřazené dokumentaci respektovat a vymezit je i ve svém územním plánu. V negativním smyslu jsou závazné tak, že obec ve svém územním plánu nemůže*

vymezit rozvojové plochy nadmístního významu, které v nadřazené územně plánovací dokumentaci obsaženy nejsou. Obec je však oprávněna vymezit ve svém územním plánu rozvojové plochy místního významu volně dle svého uvážení. Tento závěr plyne ze samotné povahy a hierarchie územního plánování.“ V případě rychlostní silnice ale zcela absentuje nadřazená územně plánovací dokumentace, neboť ZÚR JMK nebyly do dnešního dne schváleny a žádné platné ÚP VÚC pro danou oblast neexistuje. ÚP VÚC Břeclavska schválený usnesením Zastupitelstva Jihomoravského kraje dne 9.11.2006, jehož součástí byl i koridor rychlostní komunikace R52, byl dne 25.11.2009 rozhodnutím Nejvyššího správního soudu č.j. 3 Ao 1/2007 zrušen, a to kvůli neposouzení možných variant silničního spojení Brna a Vídně. K tomu lze dodat, že v rámci procesu pořizování Zásad územního rozvoje JMK je nyní zpracován návrh, ke kterému se budou vyjadřovat dotčené orgány státní správy a ve hře jsou obě varianty – tedy přes Mikulov i přes Břeclav. O výsledné variantě tedy nebylo do dnešního dne právoplatně rozhodnuto. Protože jediná platná nadřazená územně plánovací dokumentace týkající se stavby R52 byla soudem zrušena, nemá již záměr stavby R5206 Perná – st. hranice ČR/Rakousko oporu v územně plánovací dokumentaci, což je jednou ze základních podmínek pro vydání územního rozhodnutí. O územní plány jednotlivých obcí, které záměr rychlostní silnice R 52 obsahují, se opírat nelze, neboť v nich vymezená R 52 nemá zákonnou oporu a mohly by být úspěšně napadeny u Nejvyššího správního soudu. Navíc rychlostní silnice R 52 zcela chybí v územních plánech obcí Bavory a Perná. Územní plán města Mikulov pak koridor rychlostní silnice R52 obsahuje zcela protiprávně, neboť tento koridor byl do ÚP Mikulova zanesen v roce 2001 změnou č.1, a to v rozporu s tehdy platným ÚP VÚC okresu Břeclav, který obsahoval záměr R 52 ve směru na Nový Přerov a navíc pouze jako územní rezervu. Nutno připomenout, že ÚP VÚC Břeclavsko v době schválení zmiňované změny územního plánu města Mikulov neexistoval (schválen až v roce 2006). Město Mikulov si tak ve svém územním plánu protiprávně vymezilo záměr nadmístního významu. Navíc i tento protiprávně vymezený koridor R52 je v rozporu s trasou R 5206 dle žádosti ŘSD o územní rozhodnutí. Důkazem tohoto stavu je skutečnost, že město Mikulov v současné době pořizuje změnu č.7 svého územního plánu, která obsahuje návrh plochy pro dopravní komunikaci R52.

Požadovaná změna:

- 7.1 návrh plochy silniční dopravy (okružní křižovatka)
- 7.2 návrh plochy silniční dopravy (kružní křižovatka)
- 7.3 návrh veřejné zeleně (parkové)
- 7.4 návrh dopravní plochy pro komunikaci R52
- 7.5 návrh trasy VVTL plynovodu PZP Dolní Dunajovice-hranice CZ/AT KS Břeclav
- 7.6 návrh V (výrobní aktivity – zemědělské areály a služby)
- 7.7 návrh V (výrobní aktivity – zemědělské areály a služby / výrobní služby, řemesla, sklady)
- 7.8 návrh K (komerční aktivity – smíšená zóna komerce a motoristických služeb)

Město Mikulov se tak již podruhé snaží ve svém územním plánu protiprávně vymezit plochu pro záměr nadmístního významu, k čemuž není oprávněno. Pouze krajský územní plán (Zásady územního rozvoje) může s konečnou platností rozhodnout o koridoru rychlostní silnice R52 (resp. spojení Brna s Vídní). Právě krajský územní plán zde hraje roli sjednocovacího prvku pro územní plány obcí a může ukončit současný chaotický stav, kdy si každá obec na trase plánované R52 v podstatě sama (nezákonně) rozhoduje o zanesení či nezanesení tohoto záměru do svého územního plánu. I proto je naprosto logické, aby v územním řízení bylo pokračováno až po schválení Zásad územního rozvoje. Jak vyplývá z ustanovení § 92 odst. 2 stavebního zákona, jestliže záměr žadatele není v souladu s požadavky uvedenými v § 90 stavebního zákona, stavební úřad žádost o vydání územního rozhodnutí zamítne. Dikce zákona je naprosto jasná, stavební úřad tedy nemá jinou možnost, než zmiňovanou žádost o územní rozhodnutí zamítnout pro nesoulad záměru s územně plánovací dokumentací.

#### Odůvodnění zamítnutí námítky 1.:

Stavební úřad posoudil námítku 1. tohoto účastníka řízení jejím zamítnutím, a to na základě jejího vyhodnocení m.j. v těchto souvislostech:

Na základě rozsudku Nejvyššího správního soudu č.j. 3 Ao 1/2007 z 25.11.2009 (dále také „rozsudek NSS“) bylo zrušeno opatření obecné povahy – Územní plán velkého územního celku Břeclavska, schválený usnesením Zastupitelstva Jihomoravského kraje dne 09.11.2006 jehož

součástí byl i nadmístní dopravní koridor rychlostní komunikace R 52. Ke dni 31. 12. 2009 ztratil platnost Územní plán velkého územního celku okresu Břeclav, který po zrušení Územního plánu velkého územního celku Břeclavsko (zrušen 25.11.2009) vstoupil zpět v platnost.

Stavební úřad shledal, že záměr žadatele který byl projednán na veřejném ústním jednání dne 03.06.2010 v Mikulově, je v souladu se zákonem č. 416/2009 Sb., *zákon o urychlení výstavby dopravní infrastruktury*, který vstoupil v účinnost dne 27.11.2009.

Současně je tento záměr žadatele vyhodnocen a posouzen z hlediska ustanovení § 18 odst. 5 v kontextu s ustanovením § 188a stavebního zákona, kde je mimo jiné uvedeno, že v nezastavěném území lze v souladu s jeho charakterem umísťovat stavby, zařízení a jiná opatření pro veřejnou dopravní a technickou infrastrukturu, jež je jedním z cílů územního plánování. Dále pak dle § 32 odst. 1. písm. a), d) stavebního zákona je shledán plně v souladu s Politikou územního rozvoje České republiky 2008, schválenou dne 20.července 2009 Usnesením Vlády České republiky č.929 a vyhlášenou ve Sbírce zákonů České republiky sdělením MMR č.270/2009Sb. ze dne 14.08.2009, částka 81 ze dne 26.8.2009 (dále také „PÚR 2008“), kterou byly m.j. vymezeny plochy dopravního koridoru R52 nadmístního celostátního a mezinárodního významu Pohořelice–Mikulov–Drasenhofen/Rakousko (E 461).

Stavební úřad posouzením vyhodnotil, že ve smyslu § 90 odst. a) stavebního zákona nemá k dispozici relevantní podklad pro rozhodování v podobě územně plánovací dokumentace pořízené a vydané po schválení „PÚR 2008“, a proto stavební úřad uplatnil ustanovení PÚR 2008 přímo ve své činnosti posuzování souladu žadatelem navrženého umístění záměru v žádosti, ve smyslu § 31 odst. 4 stavebního zákona, kdy je „PÚR 2008“ závazná m.j. pro rozhodování v území a rovněž závazná pro pořizování a vydávání zásad územního rozvoje, územních plánů. Tímto je „PÚR 2008“ závazná m.j. právě z hlediska posouzení žádosti záměru žadatele z tzv. pozitivního a negativního vymezení ploch nadmístního celostátního a mezinárodního významu. Tento závěr stavebního úřadu je plně v souladu s účastníkem řízení upomínanou obecnou závazností rozsudku Nejvyššího správního soudu č.j. 1 Ao 1/2009-185 ze dne 23.09.2009. Tedy podle tohoto judikátu Nejvyššího správního soudu stavební úřad posuzoval žádost záměru žadatele m.j. z hlediska tzv. pozitivního a negativního vymezení ploch nadmístního, u záměru žadatele pak celostátního a mezinárodního významu v „PÚR 2008“ v souladu s ustanovením § 31 odst. 4 stavebního zákona a dospěl k závěru, že záměr žadatele v jeho žádosti je z tohoto aspektu s územně plánovací dokumentací plně v souladu ve smyslu posouzení dle § 90 odst. a) stavebního zákona, resp. že je plně v souladu s jiným relevantním podkladem stavebním zákonem určeným (zde : „PÚR 2008“) jako nástroj k rozhodování o změnách v území.

Záměr žadatele je po posouzení a vyhodnocení stavebním úřadem shledán z hlediska § 32 odst. 1. písm. a), d) stavebního zákona plně v souladu s „PÚR 2008“, kterou byly m.j. vymezeny plochy dopravního koridoru R 52 nadmístního celostátního a mezinárodního významu Pohořelice–Mikulov–Drasenhofen/ Rakousko (E 461).

Co se týče posuzování a postupu při zpracování změn územního plánu města Mikulova, k tomu stavební úřad sděluje, že není kompetentní se v této věci vyjadřovat.

#### Námítka 2.:

*Ze sdělení Městského úřadu Mikulov, odboru územního plánování a stavebního řádu č.488/2010 ze dne 21.05.2010 vyplývá, že stavební úřad se v předmětném územním řízení neopírá o územně plánovací dokumentaci města Mikulov, nýbrž o zákon č.419/2009 Sb., o urychlení výstavby dopravní infrastruktury (dále jen zákon o urychlení výstavby), a proto bude v řízení pokračovat. Ze zákona o urychlení výstavby nevyplývá, že by stavební úřad měl rezignovat na své povinnosti a nezkoumat soulad s územně plánovací dokumentací. Zákon o urychlení výstavby lze považovat za speciální právní předpis ke stavebnímu zákonu. Pokud speciální předpis neobsahuje zvláštní právní úpravu, použije se právní úprava v obecném předpisu, tedy ta obsažená ve stavebním zákoně. Stavební úřad proto i při použití zákona o urychlení výstavby musí vždy zkoumat soulad záměru s územně plánovací dokumentací, jako jednu z podmínek pro vydání územního rozhodnutí. Postup stavebního úřadu, který by měl za následek pokračování v předmětném územním řízení, je zapotřebí zcela odmítnout jako naprosto scestný a nezákonný.*

Odůvodnění zamítnutí námitky 2.:

Stavební úřad posoudil námitku 2. tohoto účastníka řízení jejím zamítnutím, a to na základě jejího vyhodnocení m.j. v těchto souvislostech:

Stavební úřad posouzením vyhodnotil, že ve smyslu § 90 odst. a) stavebního zákona nemá k dispozici relevantní podklad pro rozhodování v podobě územně plánovací dokumentace pořízené a vydané po schválení „PÚR 2008“, a proto stavební úřad uplatnil ustanovení PÚR 2008 přímo ve své činnosti posuzování souladu žadatelem navrženého umístění záměru v žádosti, ve smyslu § 31 odst. 4 stavebního zákona, kdy je „PÚR 2008“ závazná m.j. pro rozhodování v území. Stavební úřad shledal, že dne 27. 11. 2009 vstoupil v platnost a účinnost zákon č. 416/2009 Sb., o urychlení výstavby dopravní infrastruktury, vyhlášený ve Sbírce zákonů ČR pod č. 419/2009, částka 135 ze dne 27.11.2009 (dále jen „zákon č. 416/2009 Sb.“).

Ve smyslu přechodného ustanovení § 6 zákona č. 416/2009 Sb. se správní řízení zahájená přede dnem nabytí účinnosti tohoto zákona dokončí podle dosavadních předpisů, tj. podle zákona č. 183/2006 Sb., stavební zákon, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „stavební zákon“) a zákona č. 184/2006 Sb., o vyvlastnění, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o vyvlastnění“). Dle přechodného ustanovení § 6 zákona 416/2009 Sb. se na stavby dopravní infrastruktury definované v § 2 odst. 1 písm. k) bodu I. stavebního zákona tj. *například stavby pozemních komunikací, drah, vodních cest, letišť a s nimi souvisejících zařízení* s účinností ode dne 27. 11. 2009 vztahuje rovněž zákon č. 416/2009 Sb. Žádost záměru žadatele, předmět posouzení v tomto rozhodnutí, byla na stavební úřad podána dne 25.2.2010 a vztahuje se na ni její posouzení dle ustanovení zákona č. 416/2009 Sb. Stavební úřad se ztotožňuje s namítajícím v té otázce, že zákon č. 416/2009 Sb., je oproti stavebnímu zákonu zákonem speciálním. Podle § 3 odst. 1 zákona č. 416/2009 Sb., lze odejmout nebo omezit vlastnické právo k pozemkům nebo stavbám potřebným k uskutečnění dopravní infrastruktury definované pro účely tohoto zákona ustanovením § 1 odst. 2. Za stavby dopravní infrastruktury se dle § 1 odst. 2 zákona č. 416/2009 Sb. považují stavby definované v § 2 odst. 1 písm. k) bod 1. *stavebního zákona* a stavby s nimi související, které jsou umístěvané v plochách a koridorech vymezených v platné politice územního rozvoje *nebo* veřejně prospěšné stavby vymezené v územně plánovací dokumentaci. Stavební úřad se tedy na základě výše uvedeného opřel o speciální úpravu, kde je v § 1 odst. 2 uvedeno, že za stavbu dopravní infrastruktury se považují stavby vymezené v platné politice územního rozvoje nebo v územně plánovací dokumentaci, nikoliv tedy v obou. Stavební úřad se domnívá, že v případě, že by se měla posuzovat obě tato hlediska, nedošlo by k naplnění záměru tohoto zákona, který již ve svém názvu má požadavek na urychlení výstavby dopravní infrastruktury. Současně pak stavební úřad vyhodnotil a posoudil záměr z hlediska ustanovení § 18 odst. 5 v kontextu s ustanovením § 188a stavebního zákona, kde je mimo jiné uvedeno, že v nezastavěném území lze v souladu s jeho charakterem umísťovat stavby, zařízení a jiná opatření pro veřejnou dopravní a technickou infrastrukturu, jež je jedním z cílů územního plánování.

Námitka 3.:

*Pro doplnění uvádíme, že celý záměr R52 je stižen zásadní vadou, a sice že do dnešního dne nedošlo k posouzení variant možného silničního spojení Brna s Vídní, jak jej požaduje zákon č. 100/2000 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a směrnice Evropského parlamentu a Rady o hodnocení účinků určitých plánů a programů na životní prostředí č. 2001/42/EC (tzv. SEA směrnice). Tento argument účastníků řízení byl potvrzen hned několika nezávislými státními, i institucemi, a sice Nejvyšším správním soudem (což vedlo ke zrušení ÚP VÚC Břeclavska), veřejným ochráncem práv a závěrem Nejvyššího kontrolního úřadu. Z tohoto důvodu nelze pokračovat v prosazování záměru, u kterého nedošlo k posouzení variant.*

Odůvodnění zamítnutí námitky 3.:

Stavební úřad posoudil námitku 3. tohoto účastníka řízení jejím zamítnutím, a to na základě jejího vyhodnocení m.j. v těchto souvislostech:

S námitkou o absenci prověření variant spojení Brna s Vídní, se nemůže stavební úřad ztotožnit. Investor záměru, Ředitelství silnic a dálnic ČR, v srpnu 2008 zajistil zpracování (firmou DHV CR, s. r.o.) „Komparativní studie R 52 a R 55“, srovnávající silnici R52 Pohořelice – Mikulov s R55 jako obchvat Břeclavi v úseku dálnice D2 - státní hranice. Z výsledků studie vyplývá, že silnice R52 má být výhodnější z hledisek ekologických (*5- krát šetrnější k lesům, menší vliv na ložiska nerostných surovin, o polovinu menší počet osob dotčených hlukem, nebudování ve zcela nové volné krajině*), dopravních (*soulad s platnou ÚPD v době zpracování studie, využívá stávající dopravní koridor, plní lépe dopravní funkci*) časových (*okamžitá realizace a vybudování kvalitního spojení v kratší době*) a finančních (*nižší rozsah zemních prací, menší náklady o 1 -3 mld. Kč*). Námitka k prověřování spojení Vídně s Moravskoslezským krajem (resp. Zlínským krajem) a Katowickem v Polsku s využitím koridoru budované R55, a to okolo Břeclavi ve smyslu PÚR, má přímou věcně-časově-ekonomickou závislost na zajištění a průběhu výstavby R 55 na celém, námitkou územně sledovaném úseku a všechny shora uvedené negativa vyplývající z Komparativní studie R 52 a R 55. K prověření spojení Vídně a Prahy s využitím koridoru kapacitní silnice S8 okolo Znojma stavební úřad uvádí, že v prostoru okolo Znojma se ve stávajícím stavu nachází silnice I/38, která je součástí mezinárodní silnice E59, vedoucí v trase MÚK Jihlava - Vídeň - Zagreb a na našem území měří 94,814 km. E59 začíná na MÚK Jihlava na dálnici D1 a až na hraniční přechod Hatě s Rakouskem vede po silnici I/38. Silnice I/38 byla vládním usnesením Československé socialistické republiky z 10. dubna 1963 č. 286, o koncepci dlouhodobého rozvoje silniční sítě a místních komunikací, vymezena jako rychlostní silnice R38 v trase D1 (exit 112 Jihlava)–Jihlava–Znojmo–státní hranice. Usnesením vlády Československé socialistické republiky z 29. ledna 1987 č. 24, o rozvoji dálniční sítě do roku 1995, došlo k vyřazení rychlostní silnice R38 z plánu výstavby dálniční sítě a tento stav setrvalý, přestože v roce 1996 společnost HBH Projekt zpracovala vyhledávací studii přeložky silnice I/38 Jihlava – Rakousko a v roce 1998 byla na tento koridor vydána stavební uzávěra. Dne 19. prosince 2001 byla zveřejněna dokumentace EIA na záměr "Rychlostní silnice Hatě - Znojmo - Jihlava" na životní prostředí dle zákona č. 244/1992 Sb., jehož oznamovatelem bylo město Třebíč, 19. května 2004 se uskutečnilo veřejné projednání a 26. června 2004 pak MŽP ČR vydalo nesouhlasné stanovisko. PÚR z hlediska označení S8 sleduje rozvojový záměr nové kapacitní silnice se směrovým vymezením: Havlíčkův Brod–Jihlava–Znojmo–Hatě–hranice ČR/Rakousko (Wien), jejíž parametry teprve budou stanoveny navazujícími nástroji územního plánování (ZÚR), kde bude vymezení koridoru zpřesněno v příslušné podrobnosti a v rámci takto zpřesněných koridorů budou územně plánovací činnosti dotčených obcí a příslušným územním rozhodnutím stanoveny podmínky pro umístění stavby, včetně posouzení jejich vlivu na udržitelný rozvoj území, resp. na životní prostředí. Rozvojový záměr Havlíčkův Brod–Jihlava–Znojmo–Hatě–hranice ČR/Rakousko (Wien) výhledově souvisí s posílením obsluhy území kraje Vysočina v návaznosti na silniční síť ve směru Čáslav–Kutná Hora–Kolín–D11–Poděbrady–Nymburk s napojením na R10 u Mladé Boleslavi do Liberce. Rozvojový záměr S8 jakkoli spádově nesouvisí a dopravním odlehčením nepřenáší stávající a výhledovou dopravní zátěž z tranzitní dopravy v transevropském multimodálním koridoru VI B. TEMMK-silniční, jehož je dopravní spojení Brno–Vídeň součástí. Dopravní koridor R52, vymezený (v PÚR) Pohořelice–Mikulov–Drasenhofen/Rakousko (E461), pro zkvalitnění silničního spojení Brno – Vídeň s vazbou na rakouskou silniční síť, je součástí Transevropské dopravní sítě /TEN-T/. Stavební úřad proto k záměru žadatele shledal, na podkladu širšího vyhodnocení v odůvodnění této námitky výše uvedeném, převahu veřejného zájmu R52 a splnění podmínky.

#### Námitka 4.:

*Rovněž není možné se v předmětném územním řízení odvolávat na existenci rakousko-české dohody o hraničním bodě v Mikulově, neboť tato dohoda nebyla ratifikována Parlamentem, a proto není pro Českou republiku závazná. Neratifikovaná mezinárodní smlouva nemá a nemůže mít přednost před českými zákony, a proto je nutné dodržet všechny vnitrostátní (a komunitární) právní předpisy, tedy zejména zákonnost všech procedur a posuzování možných*



*variant silničního spojení Brna s Vídní (Mikulov, Břeclav). Existence neratifikované mezinárodní dohody nemůže být důvodem porušování zákonů České republiky.*

Odůvodnění zamítnutí námítky 4.:

Stavební úřad posoudil námitku 4. tohoto účastníka řízení jejím zamítnutím, a to na základě jejího vyhodnocení m.j. v těchto souvislostech:

V odůvodnění této námítky se stavební úřad vzhledem k posuzování návrhu stavby plně odkazuje k odůvodnění námitek č. 1,2,3 tohoto účastníka.

Dále stavební úřad posoudil obsah vznesené námítky tohoto účastníka řízení s těmito závěry odůvodnění :

- stavební úřad shledal, že pro jeho rozhodování v území k žádosti záměru žadatele není zásadní námitkou účastníka napadená smlouva s Rakouskem o napojení R52 a A5, kterou měl tento účastník řízení na mysli zřejmě Dohodu mezi vládou České republiky a Rakouskou spolkovou vládou o propojení české rychlostní silnice R 52 a rakouské dálnice A 5 na česko-rakouských hranicích ze dne 23.ledna 2009, která vstoupila v platnost dne 16.03.2009 a byla vyhlášena Sdělením Ministerstva zahraničních věcí č. 40/2009 ve Sbírce mezinárodních smluv, částka 14 ze dne 15.května 2009.
- dne 27.11.2009 vstoupil v platnost a účinnost zákon č. 416/2009 Sb., *o urychlení výstavby dopravní infrastruktury*, vyhlášený ve Sbírce zákonů ČR pod č. 419/2009, částka 135 ze dne 27.11.2009 (dále jen „zákon č. 416/2009 Sb.“).  
Ve smyslu přechodného ustanovení § 6 zákona č. 416/2009 Sb. se správní řízení zahájená přede dnem nabytí účinnosti tohoto zákona dokončí podle dosavadních předpisů, tj.podle zákona č. 183/2006 Sb., stavební zákon, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „*stavební zákon*“) a zákona č. 184/2006 Sb., o vyvlastnění, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „*zákon o vyvlastnění*“). Dle přechodného ustanovení § 6 zákona 416/2009 Sb. se na stavby dopravní infrastruktury definované v § 2 odst. 1 písm. k) bodu I. stavebního zákona tj. *například stavby pozemních komunikací, drah, vodních cest, letišť a s nimi souvisejících zařízení* s účinností ode dne 27. 11. 2009 vztahuje rovněž zákon č. 416/2009 Sb.
- žádost záměru žadatele, předmět posouzení v tomto rozhodnutí, byla na stavební úřad žadatelem podána dne 25. 02. 2010 a vztahuje se na ni její posouzení dle ustanovení zákona č. 416/2009 Sb.
- podle § 3 odst. 1 zákona č. 416/2009 Sb. lze odejmout nebo omezit vlastnické právo k pozemkům nebo stavbám potřebným k uskutečnění dopravní infrastruktury definované pro účely tohoto zákona ustanovením § 1 odst. 2. Za stavby dopravní infrastruktury se dle ustanovení § 1 odst. 2 zákona č. 416/2009 Sb. považují stavby definované v § 2 odst. 1 písm. k) bod 1. *stavebního zákona* a stavby s nimi související, které jsou umístěvané v plochách a koridorech vymezených v platné politice územního rozvoje *nebo* veřejně prospěšné stavby vymezené v územně plánovací dokumentaci
- usnesením vlády ČR č. 929 ze dne 20. 07. 2009 a vyhlášením dne 26. 08. 2009 ve Sbírce zákonů ČR sdělením Ministerstva pro místní rozvoj č. 270/2009 Sb. ze dne 14. 08. 2009 vstoupila v platnost a účinnost Politika územního rozvoje České republiky 2008 (dále také „PÚR 2008“)
- ve smyslu § 90 odst. a) stavebního zákona nemá stavební úřad k dispozici relevantní podklad pro rozhodování v podobě územně plánovací dokumentace pořízené a vydané po schválení „PÚR 2008“ a proto, ve smyslu § 54 odst. 5 stavebního zákona, stavební úřad uplatnil ustanovení PÚR 2008 přímo ve své činnosti posuzování souladu žadatelem navrženého umístění záměru v jeho žádosti dle § 31 odst. 4. stavebního zákona.
- posouzením z hlediska § 32 odst. 1. písm. a), d) stavebního zákona je dokumentace záměru žadatele shledána plně v souladu s „PÚR 2008“, kterou byly m.j. vymezeny plochy dopravního koridoru Pohořelice–Mikulov–Drasenhöfen/Rakousko (E 461) rychlostní silnice R 52 nadmístního celostátního a mezinárodního významu.

Tento závěr stavebního úřadu je plně v souladu s účastníkem řízení upomínanou obecnou závazností rozsudku Nejvyššího správního soudu č.j. 1 Ao 1/2009-185 ze dne 23.09.2009, ve kterém je m.j. uvedeno : „... *“Republikové“, tedy celostátní priority územního plánování a plochy a koridory republikového, tedy celostátního a mezinárodního významu [srov. §32 odst. 1 písm. a) a d) stavebního zákona] vymezuje vláda v politice územního rozvoje. Tyto plochy a koridory jsou závazné pro zásady územního rozvoje vydávané na úrovni krajů (§ 31 odst. 4 stavebního zákona)....”*

Tedy podle tohoto judikátu Nejvyššího správního soudu stavební úřad posuzoval žádost záměru žadatele m.j. z hlediska tzv. pozitivního a negativního vymezení ploch a koridorů nadmístního, u záměru žadatele pak ploch a koridoru R52 celostátního a mezinárodního významu v „PÚR 2008“ v souladu s § 31 odst. 4 stavebního zákona a dospěl k závěru, že záměr žadatele v jeho žádosti je z tohoto aspektu v souvislostech ustanovení §§ zákona č. 416/2009 Sb., o urychlení výstavby dopravní infrastruktury, plně v souladu ve smyslu posouzení dle § 90 odst. a) stavebního zákona, resp. že je plně v souladu s jiným relevantním podkladem stavebním zákonem určeným (zde : „PÚR 2008“) jako nástroj k rozhodování o změnách v území a vydání rozhodnutí k žádosti záměru žadatele dle § 92 stavebního zákona.

#### Námítka 5.:

*Stavební úřad je tímto bezpochyby seznámen s nezákonností vedení předmětného územního řízení. Další pokračování v předmětném územním řízení je proto zapotřebí vnímat jako ignoraci zásadních skutečností, které jsou stavebnímu úřadu nepochybně známy a pro něž řízení nelze dále vést. Jako jednání porušující základní zásady činnosti orgánů státní správy (ustanovení § 2,3 a 6 zákona č.500/2004 Sb., správní řád, a sice postup v rozporu s právními předpisy, nezjištění skutkového stavu věci, o němž nejsou důvodné pochybnosti, nedodržení postupu, při kterém nikomu nevznikají zbytečné náklady a dotčené osoby co nejméně zatěžuje). V neposlední řadě by takový postup mohl být klasifikován i jako trestný čin zneužití pravomoci veřejné osoby.*

#### Odůvodnění zamítnutí námítky 5.:

Stavební úřad posoudil námitku 5. tohoto účastníka řízení jejím zamítnutím, a to na základě jejího vyhodnocení m.j. v těchto souvislostech:

Stavební úřad se domnívá, že v případě vedení územního řízení o umístění výše uvedené stavby postupuje v souladu se stavebním zákonem a zákony souvisejícími. Tuto skutečnost podporuje i fakt, že v řízení se k předmětnému návrhu stavby kladně s podmínkami vyjádřili dotčené orgány, hájící zvláštní zájmy na svěřených úsecích, dotýkajících se předmětné stavby. Ani v průběhu řízení, kdy jim bylo oznámeno v souladu s ustanovením § 87 stavebního zákona, až do vydání rozhodnutí, neobdržel stavební úřad žádné další požadavky stran těchto dotčených orgánů, na umístění navrhované stavby. Dále stavební úřad sděluje, že vedení územního řízení v souvislosti s ustanoveními stavebního zákona a správního řádu, je řízením dvojinstančním a je tedy v kompetenci nadřízeného orgánu, posoudit správnost a úplnost vydaného rozhodnutí.

Do protokolu při veřejném ústním jednání dne 03. 06. 2010, uplatnil své stanovisko dotčený orgán – Ministerstvo životního prostředí, ve kterém uvedl následující požadavek:

*Ve smyslu § 10 odst. 4 zákona č. 100/2001 Sb., požadujeme zohlednění relevantních podmínek stanoviska posouzení vlivu k provedení záměru životního prostředí – stanovisko EIA do územního rozhodnutí.*

Stavební úřad zde uvádí, že tento požadavek byl splněn. Podmínky, uvedené ve stanovisku EIA k předmětné stavbě, týkající se stavby úseku R 5206, byly zahrnuty do podmínek výrokové části rozhodnutí. Ostatní podmínky, neuvedené ve výrokové části, byly v odůvodnění stavebním úřadem řádně zdůvodněny.

Dále obdržel stavební úřad dne 04. 11. 2010 postoupení podání ze dne 15. 10. 2010, pod č. j. MUMI 10043567, podatele Obce Dolní Dunajovice, adresované tajemníkovi Městského úřadu Mikulov.

Jelikož dle § 89 stavebního zákona uplatňuje obec v územním řízení námitky k ochraně zájmů obce a zájmů občanů obce, vzal stavební úřad toto podání jako námitky účastníka řízení. Dotčené obce, jako účastníci řízení, mají v procesu územního řízení stejná práva, jako ostatní účastníci řízení. Předmětné podání předáno na podatelnu zdejšího městského úřadu dne 15. 10. 2010, tedy po lhůtě stanovené stavebním zákonem v § 89 odst. 1 (závazná stanoviska dotčených orgánů, námitky účastníků řízení a připomínky veřejnosti musí být uplatněny nejpozději při veřejném ústním jednání, jinak se k nim nepřihlíží), která v tomto konkrétním případě představuje datum 03. 06. 2010. Z dikce tohoto ustanovení proto stavební úřad k obsahu podaných námitek nepřihlédl. Stavební úřad dále podotýká, že obsah tohoto podání je věcně shodný s již podanými námitkami obce Dolní Dunajovice, které byly v rozhodnutí odůvodněny.

Odůvodnění námitek účastníků řízení, podaných a směřujících k územnímu řízení, vedenému po vrácení spisu nadřízeného orgánu k novému projednání:

Úvodem stavební úřad sděluje, že ve všech oznámeních o zahájení územního řízení vydaných pro toto územní řízení byli účastníci řízení stavebním úřadem řádně poučeni, o náležitostech ustanovení § 89 odst. 4 stavebního zákona, který uvádí následující: *Obec uplatňuje v územním řízení námitky k ochraně zájmů obce a zájmů občanů obce. Osoba, která může být účastníkem řízení podle § 85 odst. 2 písm. a) a b), může uplatňovat námitky proti projednávanému záměru v rozsahu, jakým může být její právo přímo dotčeno. Osoba, která je účastníkem řízení podle zvláštního právního předpisu, může v územním řízení uplatňovat námitky pouze v rozsahu, v jakém je projednávaným záměrem dotčen veřejný zájem, jehož ochranou se podle zvláštního právního předpisu zabývá. K námitkám, které nesplňují uvedené požadavky, se nepřihlíží.* Pokud tedy stavební úřad bude odůvodňovat takovou námitku, která nesplňuje tyto zákonné podmínky, nebude k námitce přihlížet a dále jen rámcově uvede, že „námitka nemá zákonné náležitosti“.

Výše v odůvodnění stavební úřad vymezil účastníky dle ustanovení § 85 odst. 2 písm. c) stavebního zákona ve spojení s ustanovením § 3 písm. i) bod 2 zákona EIA, tedy dotčenou veřejnost představovanou spolky, předmětem jejichž činnosti je podle zakladatelského právního jednání ochrana životního prostředí nebo veřejného zdraví a splňují další podmínky dle zákona EIA. Dle ustanovení § 70 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů, se ochrana přírody podle tohoto zákona uskutečňuje za přímé účasti občanů, prostřednictvím jejich občanských sdružení a dobrovolných sborů či aktivů. Do územního řízení se přihlášily spolky, které vznikly za účelem ochrany přírody a krajiny. Dle výše uvedeného citovaného ustanovení, se osoba, která je účastníkem řízení podle § 85 odst. 2 písm. c) stavebního zákona, může v územním řízení uplatňovat námitky pouze v rozsahu, v jakém je projednávaným záměrem dotčen veřejný zájem, jehož ochranou se podle zvláštního právního předpisu tento spolek zabývá.

Tito účastníci v některých případech uvedli námitky, které překračují zákonné meze, jež těmto spolkům jako dotčené veřejnosti dle zákona EIA náleží, neboť překračují veřejný zájem, jehož ochranou se podle zvláštního právního předpisu zabývá (zejména překračují oblast ochrany životního prostředí nebo veřejného zdraví). Vzhledem k výše citovanému ustanovení § 89 odst. 4 stavebního zákona byl stavební úřad povinen k těmto námitkám nepřihlížet.

Pokud tedy stavební úřad bude dále odůvodňovat takovou námitku tohoto okruhu účastníků, která nesplňuje tyto zákonné podmínky, nebude k námitce přihlížet a dále jen rámcově uvede, že „námitka nemá zákonné náležitosti“. Stavební úřad dodává, že celkové posouzení souladu napadeného rozhodnutí a řízení, které vydání rozhodnutí předcházelo, s právními předpisy přísluší v případě podání odvolání nadřízenému orgánu, tedy Krajskému úřadu Jihomoravského kraje, Odboru územního plánování a stavebního řádu.

Stejně tak budou označeny námitky účastníků řízení podle § 85 odst. 2 písm. a) a b) stavebního zákona, u kterých nebude uvedeno, jakým je jejich právo přímo dotčeno projednávaným záměrem, jak vyplývá z ustanovení § 89 odst. 4 stavebního zákona.

V územním řízení, které bylo vedeno po zrušení rozhodnutí č. 698/2010, pod č. j. MUMI 10048548, které bylo zrušeno nadřízeným orgánem, byly podány obsahově stejné námitky účastníků řízení: dne 08. 08. 2017, pod č. j. MUMI 17030139 Spolek „Za čisté a klidné Modřice z.s.“, IČ: 22733248, U Hřiště 830, 664 42 Modřice, dne 08. 08. 2017, pod č. j. MUMI 17030168 Spolek „Občanské sdružení Dolní Dunajovice proti R52, z.s.“, IČ: 22732543, Hlavní 130, 691 85 Dolní Dunajovice, dne 08. 08. 2017, pod č. j. MUMI 17030196 emailem a doplněno poštovní přepravou dne 09. 08. 2017, pod č. j. MUMI 17030211 a dne 11. 08. 2017 pod č. j. MUMI 17030569 opět totožné námitky Spolek Obchvat, z. s., IČ: 266 06 119, Stojanova 766/7, 669 02 Znojmo, dne 09. 08. 2017, pod č. j. MUMI 17030213 Spolek „Občané za D43 jako obchvat celého Brna, z. s.“, IČ: 75053446, Opálkova 758/16, Bystrc, 635 00 Brno, dne 09. 08. 2017, pod č. j. MUMI 17030214 Spolek „Nová Ves proti průtahu obcí a R52“, IČ: 22861980, Nová Ves 138, 691 23 Pohořelice, dne 09. 08. 2017, pod č. j. MUMI 17030215 Spolek „Občané za ochranu kvality bydlení v Brně-Kníničkách, Rozdrojovicích a Jinančovicích, z.s.“, IČ: 266 53 486, U luhu 23, 635 00 Brno, dne 09. 08. 2017, pod č. j. MUMI 17030216 Spolek „Občanské sdružení za ochranu kvality bydlení a životního prostředí v Troubsku, z. s.“, IČ: 26986043, Hodakova 582/27, 664 41 Troubsko, dne 09. 08. 2017, pod č. j. MUMI 17030252 emailem a doplněno poštovní přepravou dne 15. 08. 2017, tedy po stanovené lhůtě (koncentrační zásadě i po lhůtě stanovené správním řádem) pod č. j. MUMI 17031600 Spolek „Pěkný jih z.s.“, IČ: 22725351, Moravanská 159/86, Přízřenice, 619 00 Brno, dne 10. 08. 2017, pod č. j. MUMI 17030459 Spolek „Občané za ochranu kvality bydlení v Brně – Bosonohách z. s.“, IČ: 26660407, Pražská 469/29, Bosonohy, 642 00 Brno:

#### Námítka:

1. *Veřejná vyhláška je zcela zmatečná, neb je označena jako „OZNÁMENÍ o zahájení územního řízení“, přičemž se o zahájení územního řízení nejedná, neboť územní řízení bylo, jak stavební úřad ve vyhlášce uvádí, zahájeno dnem, kdy žádost došla věcně a místně příslušnému správnímu orgánu. Správní úřad uvádí, že vydal územní rozhodnutí 22. 11. 2010, které krajský úřad zrušil 18. 6. 2011. Tedy se nemůže jednat o zahájení řízení, a proto nelze na předmětnou vyhlášku nyní navázat pokračování územního řízení, a pokud žadatel má zájem o pokračování v územním řízení, pak správní úřad musí zveřejnit novou veřejnou vyhlášku.*

#### Odůvodnění zamítnutí námítky 1:

Námítka nemá zákonné náležitosti. Stavební úřad toliko dodává, že je vecí nadřízeného orgánu v odvolacím řízení posoudit správnost procesního vedení spisu stavebním úřadem. Postup stavebního úřadu je v souladu s platnou legislativou.

2. *Veřejná vyhláška je zcela zmatečná, neboť řízení je v nadpise označeno jako řízení o umístění stavby „Rychlostní silnice R52, stavba 5206 Perná - st. hranice ČR/Rakousko“ a přitom se o toto územní řízení věcně nejedná. Toto označení se objevuje dále na str. 7, kde se uvádí, že „Stavební úřad příslušný k vedení navazujícího řízení v souladu s § 9b odst. 1 písm. a) zákona o posuzování vlivů na životní prostředí spolu s oznámením o zahájení řízení zveřejňuje postupem podle § 25 správního řádu žádost o územní rozhodnutí o umístění stavby s názvem „Rychlostní silnice R52, stavba 5206 Perná - st. hranice ČR/Rakousko“ v úseku km 34,550 - 38,445, kterou dne 25. 02. 2010 podalo Ředitelství silnic a dálnic ČR ...“. Podle formulace utopené v textu (na str. 8), která zní „Předmětem rozhodnutí, které má být v navazujícím řízení vydáno, je územní rozhodnutí o umístění stavby s názvem „Rychlostní silnice R52, stavba 5206 Perná - st. Hranice ČR/Rakousko“ v úseku km 34,550 - 38,445“ má být vydáno územní rozhodnutí pouze pro necelé 4 km výše identifikovaného záměru. Evidentně se tedy jedná o zúžení předmětu žádosti o územní rozhodnutí. Tento fakt musí však být jednoznačně ve vyhlášce uveden a předmět zúžené žádosti musí být jednoznačně reflektován jak v označení procesu v nadpise veřejné vyhlášky, tak s ním musí korespondovat celý obsah vyhlášky a celá předložená dokumentace pro územní řízení.*

*Pokud žadatel má zájem o pokračování v územním řízení, pak správní úřad musí zveřejnit novou veřejnou vyhlášku.*

Odůvodnění zamítnutí námítky 2:

Námítka nemá zákonné náležitosti. Stavební úřad toliko dodává, že je vecí nadřízeného orgánu v odvolacím řízení posoudit správnost procesního vedení spisu stavebním úřadem.

Dále stavební úřad doplňuje, že jelikož je vedeno stále původní řízení z roku 2010, nelze v jeho průběhu měnit název stavby. V oznámení řízení byla změna rozsahu stavby na základě žádosti žadatele o zúžení řádně popsána a vysvětlena.

3. *Zmatečně je k veřejné vyhlášce přiložena žádost o vydání rozhodnutí o umístění stavby z 23. 2. 2010, která se vztahuje k „Rychlostní silnice R52, stavba 5206 Perná - st. Hranice ČR/Rakousko“, přičemž ve veřejné vyhlášce, kde je km 34,550 - 38,445 tedy řešena žádost o územní rozhodnutí pro stavbu na úsek necelých 4 km. Přiložen tedy měla být ten dokument, kde se požaduje územní rozhodnutí na úsek cca 4 km. Pokud žadatel má zájem o pokračování v územním řízení, pak správní úřad musí zveřejnit novou veřejnou vyhlášku se správnou přílohou.*

Odůvodnění zamítnutí námítky 3:

Námítka nemá zákonné náležitosti. Stavební úřad toliko dodává, že je vecí nadřízeného orgánu v odvolacím řízení posoudit správnost procesního vedení spisu stavebním úřadem.

Dále stavební úřad doplňuje, že dle zákona 100/2001 Sb., byla k oznámení přiložena žádost o vydání územního rozhodnutí o umístění stavby z roku 2010, jelikož tato je jedinou platnou žádostí ve vedeném spisu. Situační výkres, který byl taktéž součástí oznámení už zohledňoval nový – zúžený stav stavby.

4. *Veřejná vyhláška je zmatečná, když k žádosti o územní rozhodnutí z roku 2010 je připojena grafická příloha z 10/2015. Pokud žadatel má zájem o pokračování v územním řízení, pak správní úřad musí zveřejnit novou veřejnou vyhlášku se správnou přílohou.*

Odůvodnění zamítnutí námítky 4:

Námítka nemá zákonné náležitosti. Stavební úřad toliko dodává, že je vecí nadřízeného orgánu v odvolacím řízení posoudit správnost procesního vedení spisu stavebním úřadem. Jak již bylo uvedeno výše v předchozí námítce, právě situační výkres již zohledňoval změnu, představující zúžení žádosti k předmětné stavbě. Situační výkres je tedy správný.

5. *Veřejná vyhláška je zmatečná, když k žádosti o územní rozhodnutí z roku 2010 byla na úřední desce Města Mikulov připojena grafická příloha, která je nečitelná. Pokud žadatel má zájem o pokračování v územním řízení, pak správní úřad musí zveřejnit novou veřejnou vyhlášku se správnou přílohou.*

Odůvodnění zamítnutí námítky 5:

Námítka nemá zákonné náležitosti. Stavební úřad toliko dodává, že je vecí nadřízeného orgánu v odvolacím řízení posoudit správnost procesního vedení spisu stavebním úřadem. V případě nečitelnosti výkresu se jedná o technickou závadu a účastníci nebyli kráceni na svých právech, jelikož se mohli seznámit s těmito podklady na veřejně určených místech pro zveřejnění záměru nebo při veřejném jednání. Stavební úřad konstatuje, že nahlédnout do spisové dokumentace využili jen účastníci řízení spolek „Děti Země – klub za udržitelnou dopravu“ a Spolek „Občané za ochranu kvality bydlení v Brně-Kníničkách, Rozdrojovicích a Jinančovicích, z.s.“, na veřejná jednání se nedostavil žádný účastník řízení.

6. *Tím, že veřejná vyhláška je věcně chybná, nemohla být ani naplněna zákonem daná podmínka o povinnosti dle ust. § 87 odst. 2 stavebního zákona zveřejnit informace o jeho*

*záměru a o tom, že podal žádost o vydání územního rozhodnutí, byla bezodkladně poté, co bylo oznámeno zahájení územního řízení a nařízeno veřejné ústní jednání, vyvěšena na místě určeném stavebním úřadem v oznámení.*

Odůvodnění zamítnutí námitky 6:

Námitka nemá zákonné náležitosti. Stavební úřad toliko dodává, že je vecí nadřízeného orgánu v odvolacím řízení posoudit správnost procesního vedení spisu stavebním úřadem. Dle názoru stavebního úřadu je vyhláška v souladu se zákonem, konkrétně v souladu s ustanovením § 87 odst. 2 stavebního zákona.

7. Seznam účastníků řízení je chybný. Podle ust. § 30 odst. 1 zákona č. 13/1997 Sb. o pozemních komunikacích, „K ochraně dálnice, silnice a místní komunikace I. nebo II. třídy a provozu na nich mimo souvisle zastavěné území obcí slouží silniční ochranná pásma. Silniční ochranné pásmo pro nově budovanou nebo rekonstruovanou dálnici, silnici a místní komunikaci I. nebo II. třídy vzniká na základě rozhodnutí o umístění stavby“. Podle ust. § 30 odst. 2 písm. a) „Silničním ochranným pásmem se pro účely tohoto zákona rozumí prostor ohraničený svislými plochami vedenými do výšky 50 m a ve vzdálenost ... a) 100 m od osy přilehlého jízdního pásu dálnice anebo od osy větve její křižovatky s jinou pozemní komunikací; pokud by takto určené pásmo nezahrnovalo celou plochu odpočívky, tvoří hranici pásma hranice silničního pozemku“. Tímto ustanovením zákona se umisťování silnic odlišuje od obecných ustanovení o územním řízení pro jiné typy staveb, V předmětném ochranném pásmu jsou stanoveny povinnosti a práva pro vlastníky zde se nacházejících pozemků a jejich částí. Bylo tedy povinností stavebního úřadu do výčtu účastníků řízení uvést všechny majitelé pozemků ve vznikajícím ochranném pásmu a do oznámení o územním řízení všechny tyto pozemky jmenovitě vyjmenovat. To se nestalo, čímž došlo k závažnému pochybení ze strany stavebního úřadu. Řízení je tedy nutné opakovat. Navíc lze upozornit, že opomenutí majitelé pozemků jsou opomenutými účastníky řízení a jejich práva existují a mohou je uplatnit za splnění zákonných podmínek kdykoliv v průběhu řízení i po jeho skončení.

Odůvodnění zamítnutí námitky 7:

Námitka nemá zákonné náležitosti. Stavební úřad toliko dodává, že je vecí nadřízeného orgánu v odvolacím řízení posoudit správnost procesního vedení spisu stavebním úřadem.

Je plně v kompetenci stavebního úřadu, jak stanoví okruh účastníků řízení. Zákon 13/1997 Sb., toto oprávnění do stavebního zákona nevnáší. Nicméně stavební úřad sděluje, že v tomto případě se přiklonil k vymezení většího okruhu, než je deklarovaná vzdálenost v námitce. Konkrétně stavební úřad vymezil okruh účastníků řízení ve vzdálenosti 100m od okraje hrany silničního tělesa.

8. Vzhledem k tomu, že žadatel o územní rozhodnutí zúžil předmět své žádosti na úsek necelých 4 km, pak v předmětné vyhlášce měly být uvedeny jen ty pozemky, které se týkají pouze umístění zúženého záměru a žádné jiné.

Odůvodnění zamítnutí námitky 8:

Námitka nemá zákonné náležitosti. Stavební úřad toliko dodává, že je vecí nadřízeného orgánu v odvolacím řízení posoudit správnost procesního vedení spisu stavebním úřadem.

K této námitce stavební úřad doplňuje, že ve vyhlášce jsou uvedeny pozemky, tak jak probíhal postup řízení a právě pro vysvětlení postupu účastníkům řízení, jelikož je řízení vedeno delší dobu. Nejprve jsou uvedeny pozemky, na kterých měla být umístěna stavba dle žádosti o vydání územního rozhodnutí a v další části vyhlášky je popsáno, že žadatel dle zákona (správní řád) svoji žádost zúžil a následně je uveden výčet jen dotčených pozemků zkrácenou stavbou.

- 9.** *Veřejná vyhláška i dokumentace pro územní rozhodnutí jsou zcela chybné, neb zatajují skutečný věcný účel dané komunikace. Tato komunikace nemá být běžnou dálniční stavbou, ale má se stát součástí tzv. tzv. transevropského Baltsko-jaderského KORIDORU v rámci celoevropské silniční sítě TEN-T. Těchto transevropských KORIDORŮ je dle evropské legislativy v EU pouze 9. Tyto koridory jsou navrženy pro dálkovou transevropskou dopravu, tedy i pro těžkou nákladní (kamionovou) dopravu. Není přípustné, aby toto bylo v řízení zamlčeno a aby dokumentace pro územní řízení s tímto faktem explicitně nepočítala. Územní rozhodnutí nelze vydat.*

Odůvodnění zamítnutí námítky 9:

Námítka nemá zákonné náležitosti. Stavební úřad toliko dodává, že je vecí nadřízeného orgánu v odvolacím řízení posoudit správnost procesního vedení spisu stavebním úřadem.

Oprávnění a možnost stavbu umístit stavební úřad zdůvodnil a řádně vypořádal výše v části odůvodnění, kde podrobně popisuje stavbu a její přípustnost umístění do území. Transevropský koridor není projekčně závazným dokumentem a není tedy nutné jej v projektové dokumentaci zmiňovat. Tuto skutečnost potvrzuje rozsudek Nejvyššího správního soudu NSS 2 698/2012, který deklaruje, že ustanovení rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady č. 1692/96/ES o hlavních směrech Společenství pro rozvoj transevropské dopravní sítě nemají přímý účinek a nelze se jich dovolávat v řízeních před vnitrostátními soudy.

- 10.** *Namítáme, že upravené dokumentace pro územní řízení v poslední verzi, podle které má být rozhodováno, nebyla předložena dotčeným orgánům k vyjádření, stanoviskům a rozhodnutím. Tedy jejich vyjádření, stanoviska a rozhodnutí založená ve spise nejsou použitelné pro vydání územního rozhodnutí.*

Odůvodnění zamítnutí námítky 10:

Námítka nemá zákonné náležitosti. Stavební úřad toliko dodává, že je vecí nadřízeného orgánu v odvolacím řízení posoudit správnost procesního vedení spisu stavebním úřadem. Dýle stavební úřad doplňuje, že tak jak platí koncentrační zásada, tedy lhůta pro podání námitek účastníků řízení, stejnou lhůtu má i dotčený orgán pro podání případných dalších závazných stanovisek. Z toho vyplývá, že dotčené orgány mohou svá závazná stanoviska kontrolovat v průběhu vedeného správního řízení. V tomto správním této možnosti některé dotčené orgány, uvečené v prezenční listině využili a přišli se s předloženým spisem seznámit. Této možnosti naopak nevyužil žádný z účastníků řízení. Nesoulad závazných stanovisek s předloženou dokumentací stavební úřad ani nepředpokládá, jelikož se jedná o územní řízení, po kterém bude následovat stavební řízení, kde se budou opět dotčené orgány vyjadřovat a nelze předpokládat, že by žadatel, potažmo projektant riskoval problémem s možností rezní změny územního řízení, kdyby byl předkládána stavebnímu úřadu projektová dokumentace jiná, než ke které se dotčené orgány vyjadřovaly.

- 11.** *Namítáme, že i označení dokumentů a výkresové dokumentace je chybné, neb dokumenty obsahově změněné nejsou označeny datem, kdy změna proběhla. Takovéto dokumenty nejsou způsobilé být podkladem pro správní řízení.*

Odůvodnění zamítnutí námítky 11:

Námítka nemá zákonné náležitosti. Stavební úřad toliko dodává, že je vecí nadřízeného orgánu v odvolacím řízení posoudit správnost procesního vedení spisu stavebním úřadem. Navíc je námítka zcela irrelevantní, jelikož zpracovaná dokumentace předložená stavebnímu úřadu je označena datem a názvem nad rozpiskami jako ÚPRAVA DÚR.

- 12.** *Namítáme, že v rámci územního řízení byla nesprávně posouzena otázka hlučnosti. Součástí dokumentace pro územní řízení je Hluková studie z roku 2014, která vychází z nesprávných vstupních údajů, a tedy zcela chybně hodnotí hlučnost po uvedení D52 do*

provozu. Hluková studie vychází pouze z odhadu intenzity dopravy pro rok 2020, což je naprosto nedostatečné. Na tento problém upozornilo projektanty (firmu PK OSSENDORF) i Ministerstvo životního prostředí (MŽP) ve výzvě datované 19. 7. 2016 a vydané pod čj. 1594/560/16. Kopii této výzvy z MŽP obdržel i Městský úřad Mikulov, tedy správní orgán, který vede předmětné řízení. Správní orgán nemůže tedy ignorovat tento podklad z MŽP. Tuto výzvu z MŽP, kterou správní úřad již vlastní, tímto činíme nedílnou součástí naší námítky a požadujeme, aby správní úřad námítky MŽP vypořádal, a to ne opakováním formulací z minulosti, ale se zahrnutím níže uvedených informací o intenzitách dopravy. Oprávněnost této výzvy MŽP a dokonce i rozpor předpokládaných intenzit dopravy s existující realitou potvrdily i výsledky oficiálního sčítání dopravy provedeného Ředitelstvím silnic a dálnic v roce 2016 a publikovaného v roce 2017 na WEBu ŘSD (viz <http://scitani2016.rsd.cz/>). Podle podkladových modelových intenzit pro hlukovou studii je na hraničním přechodu Mikulov/Drasenhofen předpokládáno pro rok 2020 celkem 10.8 tis. vozidel denně, z toho 2.2 tisíce těžkých motorových vozidel. Dle publikovaných výsledků sčítání dopravy v ČR z roku 2016, kde pro sčítací úsek 6-2190 (státní hranice ČR–Rakousko – vyústění silnice I/40 do I/52) je uvedena intenzita dopravy v kategorii TV (těžká motorová vozidla celkem) 3195 vozidel denně. Znamená to, že sčítání dopravy pro rok 2016 zde zjistilo o 45%, tedy prakticky o polovinu, více vozidel těžké nákladní dopravy než model použitý pro hlukovou studii. Hluková studie je tedy zcela chybná a nelze ji akceptovat. Územní rozhodnutí nelze vydat.

Lze rovněž odkázat na již před více než deseti lety publikované očekávané intenzity dopravy. Již v roce 2003 bylo v Dokumentaci posuzování vlivů na životní prostředí (tzv. EIA) pro R52 konstatováno, že pro navrhovanou variantu 1x rychlostní silnice R52 (tj. dnešní trasování přes správní území Mikulova) v úseku Mikulov – hranice s Rakouskem se pro rok 2020 očekává celková intenzita dopravy na R52 ve výši 18726 vozidel denně. Tato hodnota byla založena na předpokladu dokončení rakouské dálnice A5, což sice zatím nenastalo, ale v úseku od jihu po obec Schrick je A5 v provozu. Toto, i po jen orientačním přepočtu oficiálními koeficienty Ministerstva dopravy (technický předpis TP 225), odpovídá cca 24,7 tis. vozidel denně v roce 2035. Tento údaj je více než dvojnásobný oproti údaji použitému v hlukové studii a odpovídá takovému nárůstu hlučnosti, že ani navržená protihluková opatření v dokumentaci pro územní rozhodnutí nevedou k zákonem požadovanému dodržení limitu hlučnosti, tedy je zde jasný rozpor se zákonem a územní rozhodnutí nelze vydat.

Výše uvedené dokládá oprávněnost požadavku MŽP, že nelze za základ pro hlukovou studii brát v úvahu predikci pro rok 2020. Je nepochybně nutné v úvahu brát stav saturace na komunikaci daný nejvyšší očekávanou intenzitou dopravy v době životnosti komunikace – viz také tzv. kapacita komunikace definovaná v normě ČSN 73 6101 pro tzv. úroveň dopravy (UKD) stupně C.

Dále lze odkázat i na rakouské dokumenty pro proces EIA pro dálnici A5 v úseku Poysbrunn – Drasenhofen – hranice s ČR v řízeních, jichž se Česká republika a její občané účastnili. Tyto dokumenty z roku 2013 uvádějí pro výstavbu A5 k hranici s ČR modelovou predikci pro rok 2030, podle níž „Doprava na hranicích s Českou republikou činí na A5 kolem 21 900 vozidel/24 hod“. Po přepočtu koeficienty dle TP 225 pro srovnatelný stav roku 2035 to znamená cca 23,5 tis. vozidel denně.

Procesy EIA tedy zcela konsistentně po více než 10 let uvádějí více než dvojnásobnou intenzitu dopravy na hranici s ČR u Mikulova než je intenzita, která vstoupila jako podklad hlukové studie. Absolutní hodnota rozdílu mezi údaji z procesů EIA, jak českých, tak rakouských (tj. 23,5 tis. až 24,7 tis. vozidel denně), oproti predikci v dopravním modelu pro územní rozhodnutí je tedy cca 13,3 – 14,5 tis. vozidel denně, což představuje velmi významné podhodnocení pro intenzity dopravy se všemi dopady na posuzování negativních vlivů dálnice D52 v této oblasti.



I zde stavební úřad sděluje, že námitka nemá zákonné náležitosti, jelikož se zabývá hlukem a nesměruje k oblasti zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny. Dále stavební úřad sděluje, ež směřování obsahu námítky je zavádějící a nepřesné, jelikož Ministerstvo životního prostředí (MŽP) zmínilo výhledové intenzity 2020, pouze u rozptylové studie, nikoliv u hlukové studie, spolek účelově vytrhává z kontextu a překrucuje skutečnosti.

Návrh stavby, tak jak je předložen, nepodléhá vydání závazného stanoviska na MŽP dle zákona č. 201/2012Sb. §11 odst. b), kdy jsou vždy intenzity v zastavěném území ve výhledu pod 15000 vozidel/den a to ve výhledu 10 let, je doložen model 2035, stavba se nachází mimo zastavěné území.

MŽP – orgán ochrany ovzduší, není pro stavební úřad dotčeným orgánem a to na základě skutečností vycházejících z předložené projektové dokumentace. Dále stavební úřad doplňuje, že dle ustanovení stavebního zákona - § 158 a § 159 stavebního zákona projektant zodpovídá za správnost, úplnost a proveditelnost projektové dokumentace stavební úřad následně z těchto skutečností vychází při povolování stavby a nepřísluší mu tyto podklady zpochybňovat, jelikož podklady jsou zpracovány způsobilými a oprávněnými osobami.

V rámci projektové dokumentace je předložen model 2020 a 2035. V případě ovzduší je rovněž podstatné výše zmíněná lokalizace stavby mimo zastavěné území. Modely intenzit dopravy jsou vždy pouze pouhou odbornou predikcí (proto se v čase mohou lišit dle zahrnutí aktualizovaných vstupních údajů); rozvoj sídel a zejména dopravní infrastruktury a změny ve vedení dopravního proudu mohou v budoucnu znamenat jisté odchýlení o předpokladů; toto je v případě stavby 5206.1 plně zohledněno, neboť za účelem plnění hlukových limitů dle nařízení vlády č. 272/2011 Sb. je navržena nejen PHS na zemním valu, ale rovněž i (jako doplněk, při uplatnění principu předběžné opatrnosti) i rozšíření krajnice v úseku km 37,500 - 37,980 vlevo jako rezerva pro umístění protihlukové stěny na krajnici pro ochranu domova pro seniory pro případ, kdy by v budoucnu narostly intenzity dopravy a tím i (nadlimitně) hlukové zatížení objektů bydlení.

Ve věci rozdílu CSD2000, 2010 a 2016 stavební úřad sděluje, že napadání intenzit je účelové a přitom vycházejí z údajů, jenž nejsou závaznými, tj. sčítání dopravy z roku 2016. Závazným podkladem pro návrh projektové dokumentace jsou intenzity modelu JMK z roku 2013, vycházející ze sčítání z roku 2010, zde je doloženo výhledové desetiletí až k roku 2035 – projektová dokumentace, je tedy doložena „závazným“ modelem JMK.

Hluková studie (HBH Projekt, listopad 2014) a Rozptylová studie (HBH Projekt, listopad 2014) byly zpracovány s použitím intenzit dopravy ze studie R52 5206 Perná-st. hranice ČR/Rakousko, Etapové řešení obchvatu Mikulova, Stanovení intenzit dopravy (HBH Projekt, Ateliér ADIAS, listopad 2014) – tato dopravní studie vychází z dopravního modelu Jihomoravského kraje (HBH Projekt, Ateliér ADIAS, červen 2014) – obě studie jsou založeny na Celostátním sčítání dopravy z roku 2010 (CSD2010).

Intenzity dopravy a z toho vycházející studie (Hluková a Rozptylová) v Dokumentaci EIA (HBH Projekt, Ateliér ekologie, ENVIROAD, listopad 2003 (souhlasné stanovisko MŽP vydáno v květnu 2005)), byly zpracovány ve studii Silnice R52 Pohořelice – Mikulov, Stanovení intenzit dopravy na rychlostní silnici a na okolní komunikační síti (ADIAS., říjen 2003), která navazuje na Celostátní sčítání dopravy z roku 2000 (CSD2010) a vlastní směrové průzkumy z let 1998 a 1999. Výsledné hodnoty byly koordinovány s vyššími Rakouskými odhady (další vývoj ale potvrdil, že Rakouské hodnoty intenzit byly velmi předimenzované).

Všechny výše uvedené studie intenzit dopravy vychází z dlouhodobých poznatků o vývoji dopravních vztahů, jsou ověřovány mnoha směrovými průzkumy a údaji z automatických sčítačů dopravy. V současné době jsou k dispozici výsledky Celostátního sčítání dopravy z roku 2016 (CSD2016, výsledky byly zveřejněny v květnu 2017) a na jejich základě probíhá aktualizace dopravního modelu Jihomoravského kraje. Hodnoty intenzit dopravy z jednotlivých CSD jsou ovlivňovány aktuální ekonomickou situací, metodickým způsobem zpracování dat, aktuálními uzavírkami atd. Výhledové zatížení silniční sítě je dáno výchozím rokem CSD, předpokládaným stavem silniční sítě v daném roce (předpokládané komunikace v provozu) a růstovými koeficienty zveřejňovanými ŘSD, v návaznosti na aktuální CSD. Hluková a Rozptylová studie jsou tedy zpracovávány na základě v dané době aktuálních údajů o intenzitách dopravy, a z nich

plynoucího realistického odhadu zatížení silniční sítě, přestože navržená komunikace může kapacitně umožňovat převedení vyššího dopravního proudu (zatížení 40 000 vozidel se na základě dlouhodobého sledování dotčené silniční sítě jeví jako zcela nereálné – kategorie silničních komunikací je navržena tak, aby vyhověla požadované úrovni kvality dopravy, a to i ve výhledovém období. Pro její posouzení se vychází z takzvané padesátirázové intenzity dopravy (intenzita dopravy, která je reprezentuje padesáté nejvyšší hodinové zatížení komunikace, resp. jízdního pásu). Na silnici I/52 u Mikulova je hodnota zatížení v této hodině až 14 % z roční průměrné denní intenzity dopravy (RPDI). Na ostatních úsecích silnice I/52 s rostoucím podílem dopravy na krátké vzdálenosti její hodnota klesá směrem k Brnu až na cca 10 % z RPDI.

Stavební úřad tedy shrnuje, že stavba je navržena na výhledový stav, který je podložen odbornými modely. Tvzení o 40000 vozidel/ den je neopodstatněné a představuje mrhání veřejnými financemi. Dopravní model JMK není tajným dokumentem a v projektové dokumentaci je jednoznačně v části F10 uveden.

*NSS rozhodnutí č. 2698/2012:*

*Zatímco u ostatních záměrů výše uvedená hodnota vychází z konkrétních projektovaných hodnot (např. elektrárna o určitém výkonu), u dopravních staveb je stanovení této hodnoty komplikovanější. Zatížení životního prostředí je v případě dopravních staveb způsobováno především dopravou. Tato doprava však není přímo stavitelem dopravní stavby regulovatelná a snadno předvídatelná (na rozdíl např. od výkonu elektrárny) a může se v závislosti na řadě proměnných v čase měnit (ekonomická situace, sezónní vlivy atd.). Právě ke stanovení této zátěže slouží modelování dopravy a určování výhledových intenzit, které má co nejpřesněji určit pravděpodobné vytižení.*

*Ačkoliv právní řád přesnou metodiku posuzování vlivů koridorů na životní prostředí neupravuje, bylo by dle názoru soudu proti smyslu samotného posuzování SEA a EIA, aby se při stanovení možné zátěže vycházelo z paušálně stanoveného maximálního využití dané komunikace dle technických norem. Především s ohledem na to, že maximálního zatížení daná komunikace nemusí nikdy dosáhnout. Soud má v této souvislosti za zvláštní, že navrhovatelé vyčítají ZÚR nedostatečná zjištění a nízkou míru podrobnosti, v tomto případě však požadují založit celé posuzování pouze na základě paušálních hodnot.*

Vzhledem ke kladnému stanovisku Krajské hygienické stanice a vzhledem ke vydanému závaznému stanovisku EIA a k procesu verifikace, úřad posoudil podklady jako zcela dostatečné. K problematice rozdílu Rakouské a České predikce intenzit stavení úřad sděluje, že z předložené rozptylové studie, rozhodně neplyne, že by byly překračovány závazné limity stavbou 5206.1. Tvzení v námitce je neopodstatněné a budu-li brán v potaz rozsudek NSS k ZUR 2012, tak i bezdůvodné. V části F projektové dokumentace je doloženo, že u stavby 5206.1 jsou zákonné limity dodrženy. Pro stavbu je zpracována Rozptylová studie (je součástí spisu v části F), která předkládá obecný závěr, že k překračování imisních limitů dochází v zájmovém území výhradně ve vazbě na město Mikulov a to u denního limitu pro PM<sub>10</sub> a ročního limitu pro benzo(a)pyren; limitní hodnotě se blíží průměrné roční hodnoty koncentrací PM<sub>2,5</sub>. Stavba 5206.1 je navržena právě za účelem řešení/zlepšení tohoto neutěšeného stavu v intravilánu Mikulova (vymístění dopravy mimo zastavěné území), a znamená významný pokles imisních koncentrací (Mikulov - ul. 28. října). Dle map klouzavých pětiletých průměrů zveřejňovaných Českým hydrometeorologickým ústavem na internetové adrese:

[http://portal.chmi.cz/files/portal/docs/uoco/isko/ozko/ozko\\_CZ.html](http://portal.chmi.cz/files/portal/docs/uoco/isko/ozko/ozko_CZ.html)

- se roční průměr koncentrace PM<sub>10</sub> se v období 2007-2016 pohyboval v hodnotách kolem 23-30 µg/m<sup>3</sup> (s tím, že vyšší hodnoty jsou vázány na zástavbu obcí, nižší hodnoty na volnou krajinu) – limit je 40 µg/m<sup>3</sup> – hodnoty mají v jednotlivých pětiletých obdobích mírně klesající tendenci
- 36. nejvyšší hodnota denního průměru PM<sub>10</sub> se v období 2007-2016 pohybovala v hodnotách 40-52 µg/m<sup>3</sup> (vyšší hodnoty jsou opět vázány na zástavbu obcí, zejména Mikulova) – limit je 50 µg/m<sup>3</sup> – hodnoty mají opět klesající tendenci (v období 20012-2016 byla nejvyšší hodnota 47 µg/m<sup>3</sup> – je třeba zdůraznit, že se jedná o 36. nejvyšší

hodnotu (legislativa umožňuje 35 překročení), absolutně nejvyšší hodnota může být tedy vyšší, ale celkově lze konstatovat že dané území patří k průměrně zatíženým v rámci České republiky, což ale není dáno dopravou, ale spíše polohou v intenzivně zemědělsky využívané krajině se sídly s vyšším podílem lokálních topenišť

je třeba zdůraznit, že silniční doprava není dominantním zdrojem polévatého prachu v ovzduší, významný podíl tvoří zemědělská činnost, osídlení a lokální topeniště. Připomínka ke zvýšení intenzity dopravy je komentována v následujícím bodu

NSS 2698/2012:

*Navrhovatelé uvedli, že na území JMK dochází dlouhodobě k překračování imisních limitů znečištění ovzduší především prachovými částicemi a rovněž k dlouhodobému překračování nejvyšších přípustných hodnot hluku. Vymezení koridorů nových staveb silniční infrastruktury podle navrhovatelů představuje rozpor se zákazem zatěžování tohoto území lidskou činností nad míru únosného zatížení (§ 11, § 12 odst. 1, § 13 zákona o životním prostředí), jakož i s § 1 odst. 1 písm. a), § 2 písm. j) a § 6 odst. 1 zákona o ochraně ovzduší, s § 30 zákona o ochraně veřejného zdraví a s cíli a úkoly územního plánování podle stavebního zákona z roku 2006. Navrhovatelé se dovolávají též prováděcích předpisů k citovaným zákonům a příslušné evropské úpravy [směrnice Rady 96/62/ES o posuzování a řízení kvality vnějšího ovzduší (dále jen „směrnice 96/62/ES“) a směrnice Evropského parlamentu a Rady 2008/50/ES o kvalitě vnějšího ovzduší a čistším ovzduší pro Evropu (dále jen „směrnice 2008/50/ES“)].*

*Postup odpůrce představuje podle navrhovatelů též porušení ústavně zaručených práv osob, které jsou vystaveny důsledkům tohoto stavu a případným budoucím důsledkům realizace záměrů, které ZÚR umožňuje. Jedná se především o právo na příznivé životní prostředí, právo vlastnické, právo na ochranu zdraví a právo na ochranu soukromého a rodinného života (k němuž odkazují na judikaturu Evropského soudu pro lidská práva); v případě obcí pak o právo na samosprávu. Navrhovatelé též poukázali na rozsudek Soudního dvora ze dne 25. 07. 2008, Janecek, C-237/07, Sb. rozh., s. I-6221. Z něj dovozují, že území, kde dochází k překračování nejvyšších přípustných limitů znečišťování ovzduší nebo kde takové překračování hrozí, nemůže být zatěžováno žádnou další činností, která by situaci dále zhoršila.*

*Odpůrce konstatoval, že tvrzení navrhovatelů není podloženo žádnými daty, a vyjádřil přesvědčení, že realizace některého ze záměrů dopravní koncepce ZÚR bude znamenat snížení zátěže životního prostředí kvůli převedení dopravy do jiného území. Zda v nové trase dojde k překročení únosné zátěže a zda v původní trase dojde k významnému poklesu zátěže, nelze na úrovni ZÚR odpovědně vyhodnotit. ZÚR podle odpůrce neumísťují velké zdroje hluku a znečištění ovzduší do nadlimitně zatíženého území, nýbrž pouze vymezují koridory vedení komunikací. Pokud jde o dotčení ústavně zaručených práv, považuje odpůrce tvrzení navrhovatelů za nekonkrétní a tuto část návrhu vnímá jen jako obecnou deklaraci přesvědčení navrhovatelů. Tvrdí-li navrhovatelé zásah do svých ústavně zaručených práv, je na nich, aby v tomto směru unesli důkazní břemeno, jinak je jejich argumentace bezdůvodná.*

*Podle odpůrce není aplikace konkrétních účinných opatření k nápravě stávajícího nevyhovujícího stavu území předmětem řešení ZÚR, a je tedy mimo působnost pořizovatele ZÚR. Hodnocení vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví se pak dle mínění odpůrce odehrává ve strategické rovině s tím, že podrobné hodnocení je možné až v navazujících řízeních, když jsou známy technické parametry záměrů. ZÚR jako strategická koncepce nejsou určeny k monitorování hlukové zátěže a ani k návrhu konkrétních opatření k již realizovaným stavbám. Odpůrce však nerezignoval na povinnost navrhnout relevantní územně plánovací opatření, k čemuž odkázal na část A.7 VURÚ. Nejvyšší správní soud přezkoumal napadené ZÚR z uvedených hledisek, avšak porušení navrhovateli uváděných norem neshledal.*

S těmito úvahami se ztotožňuje i stavební úřad, tedy konkrétně s částí, že tyto námitky, jejichž obdoba byla podána i v územním řízení pro umístění stavby, jsou jen obecnou deklarací přesvědčení namítajících. V průběhu řízení nebyla předložena žádná fakta ani důkazy, které by jejich tvrzení podpořili. Stavební úřad tak postupoval při vyhodnocování podkladů tak, jak byly předloženy oprávněnými a autorizovanými osobami.

V době zpracování Hlukové studie (listopad 2014) nebyly k dispozici výsledky CSD2016 – je třeba zmínit, že CSD2010 bylo ovlivněno ekonomickou krizí a jeho výsledky jsou obecně o něco nižší. Výsledky CSD2016 ukazují vyšší než původně očekávaný nárůst intenzit dopravy, zvláště u těžké dopravy. Nutno přihlídnout taktéž k vývoji automobilového průmyslu jako takového, kde již v dnešní době dochází k postupnému omezování provozu dieslových automobilů a taktéž k rozvoji elektromobilů, které v budoucnu všechny tyto složky životního prostředí kladně ovlivní.

- 13.** *K otázce překročení zákonných limitů hlučnosti poukazujeme na nesprávný postup správního úřadu, ke kterému došlo při vydání územního rozhodnutí pro rychlostní silnici R52, úsek R5206, v roce 2010, kde správní úřad ignoroval doložené možné překročení hlučnosti a uvedl, že „po stavební realizaci záměru - na základě naměření normově nadlimitního hluku v průběhu předčasného užívání (zkušebního provozu) nadlimitní hluk eliminován umístěním a vybudováním prvků individuální protihlukové ochrany“. Toto nelze přijmout, neb při schvalování záměru je nutno postupovat tak, aby již na úrovni projektu bylo prokazatelně zajištěno, že k překračování limitu nedojde. Toto není v předložené dokumentaci pro územní rozhodnutí zajištěno (Hluková studie je dokonce zcela chybná).*

Odůvodnění zamítnutí námítky 13:

Námítka nemá zákonné náležitosti. Jak již bylo uvedeno výše v obsahově shodných námítkách, podklady jsou zpracovány oprávněnými osobami, které nesou odpovědnost za jejich správnost. Návrh je koncipován na výhledový stav a předloženou hlukovou studii jakožto odborný podklad pro povolení stavby považuje stavební úřad za dostatečnou, taktéž z toho důvodu, že obsahuje modely bez PHS i s PHS, žádné překročení tedy doloženo není. Námítka je navíc zcela irelevantní, jelikož se týká části řízení, které již proběhlo a bylo nadřízeným orgánem zrušeno a vráceno k novému projednání.

- 14.** *Nelze souhlasit se změnami stanovisek dotčených orgánů. Zásadní podmínkou zákonnosti v postupech dotčených orgánů státní správy je povinnost dodržovat kontinuitu rozhodování, tedy neměnit stanoviska bez řádného odůvodnění. Lze poukázat na text na str. 144 vydaného územního rozhodnutí v roce 2010 (a následně zrušeného krajským úřadem JMK), kde se upozorňuje, že „Z hlediska vlivu na zdraví obyvatel lze záměr vyhodnotit kladně, zasažení obyvatel hlukem a emisemi nepřekročí povolené hygienické limity s výjimkou nemovitostí domůč. p. 1204, 1205, 1206 v katastrálním území Mikulov na Moravě, umístěných mimo trvalý zábor záměru stavby podle dokumentace záměru žadatele, kde bude po stavební realizaci záměru - na základě naměření normově nadlimitního hluku v průběhu předčasného užívání (zkušebního provozu) nadlimitní hluk eliminován umístěním a vybudováním prvků individuální protihlukové ochrany, jelikož závazného stanoviska AOPK Správy chráněné krajinné oblasti Pálava zn. 00878/PA/2008/AOPK ze dne 28.07.2008, vydanému k dokumentaci záměru žadatele, nelze v daném území řešit umístění protihlukové stěny z důvodů ochrany životního prostředí z hlediska krajinného rázu, případně žadatelem učiněno jiné opatření v souladu s podmínkou č.28 výroku tohoto rozhodnutí.“ Správní orgán je tedy povinen vypořádat rozpor mezi postupem z roku 2010 a podklady pro současné územní řízení.*

Odůvodnění zamítnutí námítky 14:

Námítka nemá zákonné náležitosti. Dotčené orgány vydaly závazná stanoviska k upravené, tedy zúžené projektové dokumentaci, respektive zúženému návrhu stavby. Závazná stanoviska a rozhodnutí reagovala vždy na poslední předložený a projednávaný stav s dokumentací nazvanou ÚPRAVA DŮR.

Znalost citovaného požadavku AOPK ČR v závazném stanovisku AOPK ČR ze dne 28. 07. 2008 vedla k podstatné modifikaci způsobu řešení protihlukové ochrany JZ okraje Mikulova ve vztahu

k únosnosti zásahu z hlediska krajinného rázu – protihluková stěna byla nahrazena kombinací zemního valu a protihlukové stěny, která díky tomu může být významně nižší. Pro toto řešení bylo doc. Vorlem zpracováno nové Posouzení vlivu stavby na krajinný ráz (je součástí spisu v části F).

- 15.** *Namítám, že v rámci územního řízení byla nesprávně posouzena otázka znečištění ovzduší. Součástí dokumentace pro územní řízení je Rozptylová studie z roku 2014, která vychází z nesprávných vstupních údajů, predikovaných intenzit dopravy, a tedy zcela chybně hodnotí hlučnost po uvedení D52 do provozu. Doložení chybných vstupních údajů je uvedeno výše v námitce k Hlukové studii. Rozptylová studie navíc přiznává, že k překračování zákonných limitů prašnosti již došlo. Např. na str. 8 Rozptylové studie je uvedeno, že „36. nejvyšší denní hodnota PM<sub>10</sub> se v zájmovém území pohybuje od 41 µg.m<sup>-3</sup> v prostoru Pavlovských vrchů přes 45,6 ve volné zemědělské krajině po 52,3 µg.m<sup>-3</sup> ve vazbě na město Mikulov.“ Zákonný limit pro tzv. 36. nejvyšší denní hodnotu polévatého prachu frakce PM<sub>10</sub> je 50 µg.m<sup>-3</sup>. Navíc lze doložit, že v letech se zhoršenými rozptylovými podmínkami (a ty pro tyto roky platí zákonné limity a ne jen pro léta s dobrými rozptylovými podmínkami) k překročení předmětného zákonného limitu prašnosti již v minulosti došlo (viz oficiální údaje publikované Českým hydrometeorologickým ústavem (ČHMÚ) na [www.chmi.cz](http://www.chmi.cz), doloženo překročení minimálně ve třech letech), a tedy je nepochybné, že zatížení území bylo nadlimitní i bez zavlečení transevropského Baltsko-jaderského silničního koridoru do oblasti Mikulova a tím spíše by k němu docházelo po jeho zprovoznění a plném zatížení těžkou dálkovou (kamionovou dopravou). Územní rozhodnutí tedy nelze vydat.*

Odůvodnění zamítnutí námítky 15:

V rámci PD je předložen model 2020 a 2035. Zejména v případě ovzduší je z hlediska zákona č. 201/2012 Sb. rovněž podstatná lokalizace stavby mimo zastavěné území. Rozptylová studie předkládá obecný závěr, že k překračování imisních limitů dochází v zájmovém území výhradně ve vazbě na město Mikulov a to u denního limitu pro PM<sub>10</sub> a ročního limitu pro benzo(a)pyren; limitní hodnotě se blíží průměrné roční hodnoty koncentrací PM<sub>2,5</sub>. Stavba 5206.1 je navržena právě za účelem řešení/zlepšení tohoto neutěšeného stavu v intravilánu Mikulova (vymístění dopravy mimo zastavěné území), a znamená významný pokles imisních koncentrací (Mikulov - ul. 28. října). Stejná platí i pro problematiku hluku.

Dále stavební úřad dodává, že přesunutí předmětné komunikace mimo zastavěné území obce a z toho vycházející plynulost silniční dopravy přinese výrazně pozitivní vliv na emise polévatého prachu. Plynule jedoucí auto jede na vyšší převodový stupeň, má nižší spotřebu paliva, a tedy i tvorbu emisí z jeho spalování. Stejně tak plynule jedoucí auto nebrzdí a neakceleruje, což jsou další významné zdroje emisí prachu – emise z otěrů brzdového obložení a pneumatik při brždění resp. otěrů pneumatik a abraze vozovky při akceleraci. Tyto nestandardní tedy „neplynulé stavy“ mají významný vliv na množství emisí z dopravy v centrech měst oproti obchvatovým komunikacím, kde se tyto jevy v podstatě nevyskytují.

Na dopravní komunikaci, kde je plynulá doprava, je kvalita ovzduší srovnatelná s pozadovými koncentracemi (stanice ležící mimo vliv dopravy), zatímco v centrech měst, kde doprava plynulá není, je situace horší.

Je třeba konstatovat, že v souvislosti R52 (D52) se nepředpokládá významnější nárůst intenzit dopravy v intencích přesunu dálkové dopravy z jiných koridorů, či generování dopravy nové – doprava, která koridor chce využívat, již v dnešní době koridor využívá – odklonem dopravního proudu na kapacitnější a komfortnější komunikaci nedojde ke zhoršení stávajících podmínek, spíše naopak.

Program zlepšování kvality ovzduší vydané MŽP formou opatření obecné povahy, účinné od června 2016, Opatření AB1 Realizace páteří sítě kapacitních komunikací pro automobilovou dopravu v PZKO – kap. E 3.1 uvádí: „Pro zásadnější omezení vlivu provozu automobilové dopravy na kvalitu ovzduší v aglomeraci Brno je dále nezbytné zprovoznění nadřazené komunikační sítě. Tato síť nejen převede značnou část dopravní zátěže na komunikace, které

jsou svým stavebním uspořádáním, vybavením a polohou k tomu určeny, ale především umožní aplikovat regulační opatření pro omezení dopravy v ostatních částech města a potřebné telematické systémy řízení dopravy.“ Jako klíčové stavby dopravní infrastruktury nadregionálního významu byly vymezeny silnice R43 (D43), silnice R55, silnice R52 (D52), silnice I/38.

- 16.** *K výše uvedené námitce doplňujeme, že naprosto nelze souhlasit s tvrzením na straně 11 Rozptylové studie, že „cca 70 m od osy silnice I/52 koncentrace klesá na 6  $\mu\text{g.m}^{-3}$  (3% imisního limitu)“. Vzhledem k tomu, že podle zákona je „imisní limit 50  $\mu\text{g.m}^{-3}$  (doba průměrování: 24 hodin)“, pak 6  $\mu\text{g.m}^{-3}$  nejsou 3% imisního limitu, ale 12% imisního limitu. Současně je také nesmyslné tvrzení o poklesu z 14  $\mu\text{g.m}^{-3}$  na 6  $\mu\text{g.m}^{-3}$ , ke kterému by mělo podle Rozptylové studie dojít na vzdálenosti pouhých 70 m. Toto není situace v ovzduší v době, kdy probíhá stav překračování zákonného limitu. K takovému prudkému poklesu znečištění se vzdáleností snad může dojít pouze ve dnech s velmi dobrými rozptylovými podmínkami, tj. např. při významné intenzitě větru, ale k takové situaci nemůže nastat v těch dnech, které jsou ze zákona významné pro zjištění, zda zákonný limit byl překročen (tj. během 36 dnů s největším znečištěním v roce). V takových dnech je často nadlimitní znečištění vysoké a někdy konstantní do vzdálenosti i více než 1 km od liniového zdroje znečištění (dálnice). Toto dokládá i níže připojený graf z materiálů ČHMÚ pro nepříznivé rozptylové podmínky:*

*Při posuzování se ze zákona musí aplikovat tzv. princip předběžné opatrnosti, tedy nejhorší možný stav.*

*Lze odkázat i na oficiální dokumenty ŘSD, které požadují, aby při hodnocení negativních dopadů prašnosti způsobených provozem dopravy na komunikacích se použila tzv. metoda HDM-4 založená na metodice vyvinuté Světovou bankou. Negativní dopady zvýšené prašnosti (tzv. externality) zde pro jednoduchost vycházejí z dopadů na pás území o šíři 3 km – viz „ATEM (Atelier ekologických modelů, s.r.o): Metodika pro oceňování externích nákladů z imisní a akustické zátěže pro potřeby ekonomického hodnocení staveb, průvodní zpráva, únor 2013, str. 19, dostupné na WEBu ŘSD: [https://www.rsd.cz/wps/wcm/connect/6e1f04d6-7893-4b37-829b457622844dcc/externality\\_zprava+2013.pdf?MOD=AJPERES,,](https://www.rsd.cz/wps/wcm/connect/6e1f04d6-7893-4b37-829b457622844dcc/externality_zprava+2013.pdf?MOD=AJPERES,,)*

Odůvodnění zamítnutí námítky 16:

Případné drobné formální nepřesnosti některých pasáží Rozptylové studie (v námitce navíc vytržené z kontextu) nemohou zpochybnit obecný závěr, že k překročení zákonných limitů v místech umístování stavby nedochází, naopak že k překračování imisních limitů dochází v zájmovém území výhradně ve vazbě na město Mikulov (mimo umístovanou stavbu) a to u denního limitu pro PM10 a ročního limitu pro benzo(a)pyren; limitní hodnotě se blíží průměrné roční hodnoty koncentrací PM2,5. Stavba 5206.1 je navržena právě za účelem řešení respektive zlepšení tohoto neutěšeného stavu v intravilánu Mikulova (vymístění dopravy mimo zastavěné území), a znamená významný pokles imisních koncentrací (Mikulov - ul. 28. října).

Je zřejmé, že se jedná o chybu, kde správná hodnota má být 6% imisního limitu. Na celkovém vyznění daného tvrzení však tato chyba nemá žádný význam.

- 17.** *Posouzení vlivů a životní prostředí EIA z roku 2003 – 2005 nemůže být podkladem pro současné řízení, neboť záměr předložený do územního řízení není totožný se záměrem posuzovaným v EIA. Navíc posouzení EIA je neúplné, jak z hlediska prašnosti, tak hlučnosti, dále pak z hlediska vymezení křižovek a doprovodné komunikace k D52. V roce 2005 se navíc nejednalo o posuzování záměru, který by měl být chápán jako součást transevropského Blatsko-adriatického koridoru. Posouzení EIA je nutné opakovat. Nelze ani akceptovat verifikační stanovisko EIA, které vypracovalo MŽP. Libovůle zde aplikovaná ze strany úředníků MŽP je zásadním pochybením.*

Odůvodnění zamítnutí námítky 17:

Záměr je v souladu a plní podmínky EIA, ověřovací stanovisko a verifikace. Ohledně transevropského Baltsko-adriatický koridor, nelze říci, že kvůli němu by byla neplatná EIA, což lze dovodit z rozsudku NSS rok 2012 k ZÚR JMK. Upravenou projektovou dokumentaci posoudil příslušný dotčený orgán hájící zájmy na úseku posuzování vlivů na životní prostředí, tedy zákona č. 1000/2001 Sb., kde došlo k posouzení postupů dle platné novely tohoto zákona. Tedy došlo k vydání ověřovacího stanoviska a verifikaci stanoviska EIA.

K této námítce MŽP, ve svém vyjádření ze dne 29. 11. 2017, pod č. j. MZP/2017/710/2085 sděluje následující:

*Soulad vydaného stanoviska EIA s územně plánovací dokumentací je v kompetenci příslušného stavebního úřadu.*

*Případné změny záměru byly MŽP, OPVIP ověřovány v rámci institutu tzv. coherence-stamp, kdy oznamovatel - v souladu s § 9a odst. 4 tehdy platného znění zákona – musel nejméně 30 dnů před zahájením navazujícího řízení předložit příslušnému úřadu dokumentaci pro příslušné navazující řízení včetně úplného popisu případných změn oproti záměru, ke kterému bylo vydáno stanovisko EIA. ŘSD se obrátilo na MŽP, OPVIP se žádostí o vydání závazného stanoviska k ověření změn záměru „Rychlostní silnice R52, stavba 5206 Perná – st. Hranice ČR/Rakousko“, které by mohly mít významný negativní vliv na životní prostředí, dopisem doručeným na MŽP dne 28. 12. 2016. Navazujícím řízením bylo územní řízení k záměru „Rychlostní silnice R52, stavba 5206 Perná – st. hranice ČR/Rakousko, úsek 34,550 – 38,445“. Oznámení o zahájení tohoto řízení obdrželo MŽP dne 3. 7. 2017. Součástí žádosti byl mimo jiné „Podklad pro vydání verifikačního závazného stanoviska (coherence stamp) pro úsek R52 5206.1 Obchvat Mikulova“ (Ekopontis, s.r.o. 2016) a CD s dokumentací pro územní rozhodnutí pro danou stavbu. Po prostudování poskytnutých podkladů k záměru „Rychlostní silnice R52, stavba 5206 Perná – st. Hranice ČR/Rakousko, úsek 34,550 – 38,445“ MŽP, OPVIP, dospělo k závěru, že závazné stanovisko k ověření změn záměru v souladu s § 9a odst. 4 tehdy platného zákona (tzv. coherence stamp) nevydá, protože změny záměru nebyly takového charakteru, aby mohly mít významný negativní vliv na životní prostředí. Vzhledem ke skutečnosti, že v předmětném správním řízení nebylo před nabytím účinnosti zákona č. 326/2017 Sb., tedy před 1. 11. 2017, rozhodnuto, upozorňujeme, že součástí podkladů pro vydání rozhodnutí musí být od 1. 11. 2017 závazné stanovisko vydané podle § 9a odst. 6 zákona. Stavební úřad by měl vyzvat žadatele, aby o vydání tohoto závazného stanoviska požádal postupem podle § 9a odst. 6 zákona. Věcně obdobnou žádost již sice podal žadatel dle § 9a odst. 4 zákona ve znění účinném do 31. 10. 2017, která byla v souladu s tehdy účinným zněním zákona vyřízena e-mailovým sdělením dne 4. 8. 2017, avšak od 1. 11. 2017 zákon zavedl nový požadavek na vydání závazného stanoviska.*

- 18.** *Územní rozhodnutí nelze vydat pro překročení zákonných limitů a pro ignorování principu předběžné opatrnosti. Lze odkázat na rozsudek NSS ze dne 21. 6. 2012, čj. 1 Ao 7/2011 – 526, kterým byly zrušeny ZÚR JMK v roce 2012, specificky na článek 102, kde je uvedeno: „Nejvyšší správní soud zdůrazňuje, že posuzování imisních limitů znečištění ovzduší a nejvyšších přípustných hodnot hluku stanovených příslušnými prováděcími předpisy má své místo především v územním řízení v rámci realizace konkrétního záměru (ve vztahu k hluku srov. např. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 31. 1. 2012, č. j. 1 As 135/2011 – 246, umístění stavby EPOQUE PANKRÁC – HOTEL v Praze na Pankráci, bod 45: „do území nadlimitně zatíženého hlukem nelze bez dalšího automaticky umísťovat stavby, které sice každá jednotlivě nepřitíží svým provozem dotčenému území nijak výrazně, ale v součtu jednotlivých případů znamenají postupné a významné přitěžování již nyní existující nadlimitní zátěži v území“). Právě v této fázi je příslušný stavební úřad ve spolupráci s dotčenými orgány povinen vzít v potaz limity využití území, mezi něž patří i imisní limity znečištění ovzduší a nejvyšší přípustné hodnoty hluku, a nepřipustit umístění takové stavby, která by způsobila překročení těchto limitů v daném území [§ 90 písm. e) stavebního zákona, podle něž musí být záměr žadatele o územní rozhodnutí v souladu s požadavky zvláštních předpisů a stanovisek dotčených orgánů]. Územní řízení lze tedy označit za jeden z*



*nej důležitějších momentů, v němž se velmi rigorózně (prostřednictvím závazných veřejnoprávních limitů) projevuje princip přípustné míry znečišťování životního prostředí, podle nějž území nesmí být zatěžováno lidskou činností nad míru únosného zatížení.“ Dále pak na článek 64, kde se uvádí, že „Za použití základní zásady práva životního prostředí – zásady předběžné opatrnosti (§ 13 zákona o životním prostředí) – je přitom třeba vycházet z nejhorší možné varianty a zohlednit i takové plánované záměry (činnosti), jejichž realizace je v budoucnu nejistá“. Tedy je nutné posoudit i stav na maximální zatížení komunikace D52, tj. na její plnou kapacitu a ne vycházet z významně podceněných odhadů intenzit dopravy – viz i výše uvedený důkaz, kdy predikovaná intenzita dopravy v Hlukové studii byla v reálu překročena již v roce 2016, a to dokonce o neuvěřitelných o 45 %.*

Odůvodnění zamítnutí námítky 18:

Hledisko námitek, dotýkajících se problematiky ovzduší již stavební úřad vyhodnocoval výše v odůvodnění. Nicméně dále uvádí, že v námitce jsou uváděny skutečnosti, které se nezakládají na pravdě. V modelu EIA jsou intenzity správné a vycházejí z platných modelů Jihomoravského kraje. Dále stavební úřad sděluje, že tuto problematiku ošetřuje dotčený orgán – Krajská hygienická stanice, která k záměru vydala kladné závazné stanovisko.

- 19.** *Poukazujeme na to, že díky chybnému ocenění plánované intenzity dopravy, byl ignorován fakt, že na předmětné komunikaci bude intenzita dopravy více než 15 tis. vozidel za 24 hod, a tedy nebyl respektován zákon č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší.*

Odůvodnění zamítnutí námítky 19:

Vzhledem ke skutečnosti, že se navrhovaná stavba R52 (D52) nachází v nezastavěné části území, není tak dotčeno právo dle § 11 odst. 2 zákona č. 201/2012 Sb. MŽP z hlediska ovzduší, není tedy ani dotčeným orgánem, což jednoznačně plyne z výše uvedeného zákona.

- 20.** *Vyhláška je nedostatečná v tom, že se v ní oznamuje umístění dlouhé řady prostorově lokalizovaných stavebních objektů. Dochází tedy k umisťování ne jednoho objektu, ale řady objektů. Minimální požadavek tedy je, že pro každý umisťovaný stavební objekt musí být seznatelně doloženo, kam do území bude umístěn, tj. pro každý jednotlivý stavební objekt musí být uvedeno, na kterých pozemcích je objekt umístěn, tj. umístění musí být doloženo seznamem parcelních čísel pro každý stavební objekt zvlášť.*

Odůvodnění zamítnutí námítky 20:

Námítka nemá zákonné náležitosti.

Rozdělení stavby na jednotlivé stavební objekty vyplývá z vyhlášky č. 499/2006 Sb., o dokumentaci staveb a je plně v kompetenci projektanta, jak vymezí v projektové dokumentaci stavbu na jednotlivé stavební objekty. Povinnost vymezit pozemky dotčené stavbou v oznámení o zahájení řízení žádný předpis nepředepisuje, tedy stavební zákon, jeho prováděcí vyhlášky ani správní řád. Povinnost vymezit pozemky dotčené stavbou ve výrokové části rozhodnutí vyplývají z vyhlášky č. 503/2006 Sb., o podrobnější úpravě územního řízení, veřejnoprávní smlouvy a územního opatření, což také stavební úřad ve výrokové části učinil. Co se týče vymezení pozemků, na kterých se umisťují jednotlivé stavební objekty, k tomu stavební úřad sděluje, že žádný takovýto zákonný požadavek v zákonech či vyhláškách, které při rozhodování stavební úřad používá, neexistuje. K popisu umístění jednotlivých částí stavby slouží grafická část projektové dokumentace, kde je na podkladě katastrální mapy umístění stavby zakresleno. Takto předložený podklad je dostatečným materiálem jak pro stavební úřad, tak pro účastníky řízení a další zúčastněné osoby v řízení.

- 21.** *Posuzovaný projekt není v souladu s územně plánovací dokumentací. Je na stavebním úřadu, aby toto napravil.*



Odůvodnění zamítnutí námitky 21:

Námitka nemá zákonné náležitosti. Soulad s územně plánovací dokumentací, tedy s územním plánem města Mikulova a Zásadami územního rozvoje Jihomoravského kraje je posouzen v části odůvodnění, týkající se zhodnocení souladu stavby s územním plánem. Stavební úřad tedy na tuto část odůvodnění odkazuje.

**22.** *Není řádně nakládáno s lokalitou Slanisko v trojúhelníku. Tato lokalita nebyla zahrnuta do posuzování EIA. Celé posouzení musí být opakováno se zahrnutím této lokality.*

Odůvodnění zamítnutí námitky 22:

Existence slaniska, jako významného biotopu byla doložena, až v roce 2010. Upravená projektová dokumentace včetně odborných posouzení tuto novou situaci řešila a příslušné dotčené orgány se k návrhu řešení ve svých závazných stanoviscích a rozhodnutích vyjádřily.

Součástí stavby (tj. technického řešení DÚR – stavební objekt SO 6830 Rekultivace - kompenzační opatření Slanisko) je realizace velkorysých opatření za zásah do biotopu slaniska – „Návrh souboru ochranných opatření k zachování prosperity biotopu slaniska u Mikulova“ (Ekopontis, s.r.o., 12/2015; je součástí spisu v části F). Tato potenciálně znamenají nejen plošné, ale i kvalitativní zlepšení stávajícího stavu. Pro zásah na podkladě uvedené studie bylo vydáno rozhodnutí o výjimce dle § 56 zákona č. 114/1992 Sb. (KrÚ JMK, potvrzené MŽP).

Pro slanisko u Mikulova je typická mnohdy dlouhá nepravidelná perioda výskytu; z toho důvodu nebylo zaznamenáno během procesu EIA. Dle aktuálního znění zákona č. 100/2001 Sb. se kromě „standardního“ posuzování na ose Oznámení - Závěr zjišťovacího řízení - Dokumentace - Posudek - Veřejné projednání - Stanovisko EIA v rámci postupů dle zákona na záměr R52 (D52) vztahují i tzv. ověřovací závazné stanovisko (OZS, dle přechodných ustanovení zákona č. 39/2015 Sb.) a tzv. verifikační závazné stanovisko (VZS, dle § 9a odst. 4 zákona č. 100/2001 Sb.). V rámci podkladů pro tato stanoviska byla aktuální znalost výskytu slaniska a zejména změny technického řešení v prostoru kontaktu s tímto cenným biotopem Ministerstvu životního prostředí podrobně předložena.

Ve znění Stanoviska EIA z roku 2005 jedna z podmínek požaduje „po zaměření trasy a určení všech pozemků dotčených výstavbou a provozem R52 provést podrobný biologický průzkum... se zaměřením na výskyt zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů ...“. Tato podmínka byla splněna, a mj. znamenala prokázání mimořádného významu lokality slaniska. Byl tedy naplněn její účel, neboť bylo počítáno s tím, že ve fázi EIA není znalost biologických hodnot úplná.

K této námitce MŽP, ve svém vyjádření ze dne 29. 11. 2017, pod č. j. MZP/2017/710/2085 sděluje následující:

*Od května 2004 platí novela zák. č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů, která podrobně řeší hodnocení vlivů záměrů na oblasti Natura 2000 včetně oblastí navržených. Přítomnost případné nově vyhlášené lokality Natura 2000 v období od zahájení procesu posuzování vlivů na životní prostředí k záměru „Rychlostní silnice R52 Pohořelice – Mikulov (Drasenhofen)“ proto byla ověřena v rámci vydání závazného stanoviska k ověření souladu obsahu stanoviska EIA s požadavky právních předpisů, které zapracovávají směrnici Evropského parlamentu a Rady 2011/92/EU ze dne 13. prosince 2011 o posuzování vlivů některých veřejných a soukromých záměrů na životní prostředí čj. 19817/ENV/16 ze dne 23. 3. 2016. K předmětnému záměru bylo dne 11. 12. 2015 Krajským úřadem Jihomoravského kraje, odborem životního prostředí, vydáno stanovisko čj. JMK 158199/2015, kterým byl vyloučen významný vliv záměru na evropsky významné lokality i ptačí oblasti a dne 21. 12. 2015 bylo Agenturou ochrany přírody a krajiny, správou CHKO Pálava, vydáno stanovisko čj. SR/0452/JM/2015-3, kterým byl rovněž vyloučen významný vliv záměru na evropsky významné lokality i ptačí oblasti.*

V územním řízení, které bylo vedeno po zrušení rozhodnutí č. 698/2010, pod č. j. MUMI 10048548, které bylo zrušeno nadřízeným orgánem, byly dále podány obsahově stejné námitky účastníků řízení: dne 07. 08. 2017, pod č. j. MUMI 17029912 Pavel Serbajlo, Spálený kopec

1204/2, 692 01 Mikulov, dne 07. 08. 2017, pod č. j. MUMI 17029913 Kateřina Serbajlová, Spálený kopec 1205/3, 692 01 Mikulov, dne 08. 08. 2017, pod č. j. MUMI 17030167 Alena Kališová, Sklepní 551, 691 85 Dolní Dunajovice:

Námítka:

1. *Veřejná vyhláška je zcela zmatečná, neb je označena jako „OZNÁMENÍ o zahájení územního řízení, přičemž se o zahájení územního řízení nejedná, neboť územní řízení bylo, jak stavební úřad ve vyhlášce uvádí, zahájeno dnem, kdy žádost došla věcně a místně příslušnému správnímu orgánu. Skutečností je, že správní úřad zahájil územní řízení již v roce 2010 a vydal územní rozhodnutí datované dne 22. 11. 2010, které krajský úřad zrušil 18. 6. 2011. Tedy se nemůže jednat o zahájení řízení. Tato nesprávná veřejná vyhláška neumožňuje, aby na jejím základě správní úřad vydal územní rozhodnutí.*

Odůvodnění zamítnutí námítky 1:

Námítka nemá zákonné náležitosti. Správnost postupu stavebního úřadu je plně v kompetenci nadřízeného orgánu.

Postup je daný stavebním zákonem a správním řádem a jedná se o oznámení účastníkům řízení. V tomto oznámení je pak následně celý proces, za účelem informovanosti účastníků řízení, dotčených orgánů a veřejnosti, podrobně popsán.

Veřejná vyhláška s oznámením zahájení řízení číslo jednací: MUNI 17023595 ze dne 26. 06. 2017 je dle názoru stavebního úřadu a ustálené praxe správně.

2. *Veřejná vyhláška je zcela chybná, neboť záměr označuje jako rychlostní silnici R52, ale v realitě se jedná o dálnici D52. Takto je tato komunikace označena i v nadřazené krajské územně plánovací dokumentaci, Zásadách územního rozvoje Jihomoravského kraje (ZÚR JMK), které byly vydány zastupitelstvem kraje 5. 10. 2016. Nelze vést územní řízení a zatajovat skutečný typ umísťovaného záměru. Územní rozhodnutí nelze vydat.*

Odůvodnění zamítnutí námítky 2:

Námítka nemá zákonné náležitosti. Žádost byla podána v roce 2010, tedy v době, kdy platila definice rychlostní komunikace dle zákona 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, tedy v tomto konkrétním případě rychlostní komunikace R52. V roce 2016, žadatel požádal o zúžení předmětu žádosti a to dne 12. 04. 2016, na úsek a to právě na úsek km 34,550-38,445. V této době již byla platná novela tohoto zákona o pozemních komunikacích, který definici rychlostní komunikace zrušil a proto je v tomto řízení, které je pokračováním řízení k žádosti podané v roce 2010 i nadále popisovaná stavba R52, nicméně v úvodu odůvodnění tohoto rozhodnutí je popsán vývoj tohoto řízení včetně skutečností vyplývajících ze změny tohoto zákona. Nadále je tedy stavebním úřadem uváděno označení R52 (D52).

Faktický dopad je pouze v názvu silnice, parametry jako jsou dopravní modely, hlukové a rozptylové atd. zůstávají v platnosti.

3. *Veřejná vyhláška i dokumentace pro územní rozhodnutí jsou zcela chybné, neb zatajují skutečný věcný účel dané komunikace. Tato komunikace nemá být běžnou dálniční stavbou, ale má se stát součástí tzv. tzv. transevropského Baltsko- jaderského KORIDORU v rámci celoevropské silniční sítě TEN-T. Těchto transevropských KORIDORŮ je dle evropské legislativy v EU pouze 9. Tyto koridory jsou navrženy pro dálkovou transevropskou dopravu, tedy i pro těžkou nákladní (kamionovou) dopravu. Není přípustné, aby toto bylo v řízení zamlčeno a aby dokumentace pro územní řízení s tímto faktem explicitně nepočítala. Územní rozhodnutí nelze vydat.*

Odůvodnění zamítnutí námítky 3:

Transevropský koridor není projekčně závazným dokumentem, jak je uváděno v rozsudku NSS 2698/2012, kde je uváděno:

*Ustanovení rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady č. 1692/96/ES o hlavních směrech Společenství pro rozvoj transevropské dopravní sítě nemají přímý účinek a nelze se jich dovolávat v řízeních před vnitrostátními soudy. Není tedy nutné jej přímo zmiňovat v projektové dokumentaci.*

4. *Namítáme, že v rámci územního řízení byla nesprávně posouzena otázka hlučnosti. Součástí dokumentace pro územní řízení je Hluková studie z roku 2014, která vychází z nesprávných vstupních údajů, a tedy zcela chybně hodnotí hlučnost po uvedení D52 do provozu. Hluková studie vychází pouze z odhadu intenzity dopravy pro rok 2020, což je naprosto nedostatečné. Na tento problém upozornilo projektanty (firmu PK OSSENDORF) i Ministerstvo životního prostředí (MŽP) ve výzvě datované 19. 7. 2016 a vydané pod čj. 1594/560/16. Kopii této výzvy z MŽP obdržel i Městský úřad Mikulov, tedy správní orgán, který vede předmětné řízení. Správní orgán nemůže tedy ignorovat tento podklad z MŽP. Tuto výzvu z MŽP, kterou správní úřad již vlastní, tímto činíme nedílnou součástí naší námítky a požadujeme, aby správní úřad námítky MŽP vypořádal, a to ne opakováním formulací z minulosti, ale se zahrnutím níže uvedených informací o intenzitách dopravy. Oprávněnost této výzvy MŽP a dokonce i rozpor předpokládaných intenzit dopravy s existující realitou potvrdily i výsledky oficiálního sčítání dopravy provedeného Ředitelstvím silnic a dálnic v roce 2016 a publikovaného v roce 2017 na WEBu ŘSD (viz <http://scitani2016.rsd.cz/>). Podle podkladových modelových intenzit pro hlukovou studii je na hraničním přechodu Mikulov/Drasenhofen předpokládáno pro rok 2020 celkem 10.8 tis. vozidel denně, z toho 2.2 tisíce těžkých motorových vozidel. Dle publikovaných výsledků sčítání dopravy v ČR z roku 2016, kde pro sčítací úsek 6- 2190 (státní hranice ČR-Rakousko - vyústění silnice I/40 do I/52) je uvedena intenzita dopravy v kategorii TV (těžká motorová vozidla celkem) 3195 vozidel denně. Znamená to, že sčítání dopravy pro rok 2016 zde zjistilo o 45%, tedy prakticky o polovinu, více vozidel těžké nákladní dopravy než model použitý pro hlukovou studii. Hluková studie je tedy zcela chybná a nelze ji akceptovat. Územní rozhodnutí nelze vydat.*

*Lze rovněž odkázat na již před více než deseti lety publikované očekávané intenzity dopravy. Již v roce 2003 bylo v Dokumentaci posuzování vlivů na životní prostředí (tzv. EIA) pro R52 konstatováno, že pro navrhovanou variantu 1x rychlostní silnice R52 (tj. dnešní trasování přes správní území Mikulova) v úseku Mikulov - hranice s Rakouskem se pro rok 2020 očekává celková intenzita dopravy na R52 ve výši 18726 vozidel denně. Tato hodnota byla založena na předpokladu dokončení rakouské dálnice A5, což sice zatím nenastalo, ale v úseku od jihu po obec Schrick je A5 v provozu. Toto, i po jen orientačním přepočtu oficiálními koeficienty Ministerstva dopravy (technický předpis TP 225), odpovídá cca 24,7 tis. vozidel denně v roce 2035. Tento údaj je více než dvojnásobný oproti údaji použitému v hlukové studii a odpovídá takovému nárůstu hlučnosti, že ani navržená protihluková opatření v dokumentaci pro územní rozhodnutí nevedou k zákonem požadovanému dodržení limitu hlučnosti, tedy je zde jasný rozpor se zákonem a územní rozhodnutí nelze vydat.*

*Výše uvedené dokládá oprávněnost požadavku MŽP, že nelze za základ pro hlukovou studii brát v úvahu predikci pro rok 2020. Je nepochybně nutné v úvahu brát stav saturace na komunikaci daný nejvyšší očekávanou intenzitou dopravy v době životnosti komunikace - viz také tzv. kapacita komunikace definovaná v normě ČSN 73 6101 pro tzv. úroveň dopravy (UKD) stupně C.*

*Dále lze odkázat i na rakouské dokumenty pro proces EIA pro dálnici A5 v úseku Poysbrunn - Drasenhofen - hranice s ČR v řízeních, jichž se Česká republika a její občané účastnili. Tyto dokumenty z roku 2013 uvádějí pro výstavbu A5 k hranici s ČR modelovou predikci pro rok 2030, podle níž „Doprava na hranicích s Českou republikou činí na A5 kolem 21 900 vozidel/24 hod. Po přepočtu koeficienty dle TP 225 pro srovnatelný stav roku 2035 to znamená cca 23,5 tis. vozidel denně.*

*Procesy ELA tedy zcela konsistentně po více než 10 let<sup>u</sup> uvádějí více než dvojnásobnou intenzitu dopravy na hranici s ČR u Mikulova než je intenzita, která vstoupila jako podklad hlukové studie.*

*Absolutní hodnota rozdílu mezi údaji z procesů ELA, jak českých, tak rakouských (tj. 23.5 tis. až 24.7 tis. vozidel denně), oproti predikci v dopravním modelu pro územní rozhodnutí je tedy cca 13,3 — 14,5 tis. vozidel denně, což představuje velmi významné podhodnocení pro intenzity dopravy se všemi dopady na posuzování neaktivních vlivů dálnice D52 v této oblasti.*

Odůvodnění zasmítnutí námítky 4:

Odůvodněním takto obsahově položené námítky se stavební úřad zabýval již výše v odůvodnění námítek a proto je na toto odůvodnění odkazuje.

5. *K otázce překročení zákonných limitů hlučnosti poukazujeme na nesprávný postup správního úřadu, ke kterému došlo při vydání územního rozhodnutí pro rychlostní silnici R52, úsek R5206, v roce 2010, kde správní úřad ignoroval doložené možné překročení hlučnosti a uvedl, že „po stavební realizaci - na základě naměření normově nadlimitního hluku v průběhu předčasného užívání (zkušebního provozu) nadlimitní hluk eliminován umístěním a vybudováním prvků individuální protihlukové ochrany. Toto nelze přijmout, neb při schvalování záměru je nutno postupovat tak, aby již na úrovni projektu bylo prokazatelně zajištěno, že k překračování limitu nedojde. Toto není v předložené dokumentaci pro územní rozhodnutí zajištěno (hluková studie je dokonce zcela chybná).*

Odůvodnění zamítnutí námítky 5:

Taktéž s odůvodněním obdobné námítky se již stavební úřad vypořádal výše v námítkách, a proto je na něj odkazuje. Hluková studie byla vypracována v roce 2014, je dostatečná a obsahuje modely bez PHS i s PHS, žádné překročení doloženo není.

6. *Nelze souhlasit se změnami stanovisek dotčených orgánů. Zásadní podmínkou zákonnosti v postupech dotčených orgánů státní správy je povinnost dodržovat kontinuitu rozhodování, tedy neměnit stanoviska bez řádného odůvodnění, poukázat na text na str. 144 vydaného územního rozhodnutí v roce 2010 (a následně zrušeného krajským úřadem JMK), kde se upozorňuje, že „Z hlediska vlivu na zdraví obyvatel lze záměr vyhodnotit kladně, zasažení obyvatel hlukem a emisemi nepřekročí povolené hygienické limity s výjimkou nemovitostí domůč. p. 1204, 1205, 1206 v katastrálním území Mikulov na Moravě, umístěných mimo trvalý zábor záměru stavby podle dokumentace záměru žadatele, kde bude po stavební realizaci záměru - na základě naměření normově nadlimitního hluku v průběhu předčasného užívání (zkušebního provozu) nadlimitní hluk eliminován umístěním a vybudováním prvků individuální protihlukové ochrany, jelikož závazného stanoviska AOPK Správy chráněné krajinné oblasti Pálava zn. 0087ze dne 28.07.2008, vydanému k dokumentaci záměru žadatele, nelze v daném území řešit umístění protihlukové stěny z důvodů ochrany životního prostředí z hlediska krajinného rázu, případně žadatelem učiněno jiné opatření v souladu s podmínkou č. 28 výroku tohoto rozhodnuta Správní orgán je tedy povinen vypořádat rozpor mezi postupem z roku 2010 a podklady pro současné územní řízení.*

Odůvodnění zamítnutí námítky 6:

I tato námítka již byla stavebním úřadem v odůvodnění námítek řešena a odkazuje na ni.

7. *Namítám, že v rámci územního řízení byla nesprávně posouzena otázka znečištění ovzduší. Součástí dokumentace pro územní řízení je Rozptylová studie z roku 2014, která vychází z nesprávných vstupních údajů, predikovaných intenzit dopravy, a tedy zcela chybně hodnotí hlučnost po uvedení D52 do provozu. Doložení chybných vstupních údajů je uvedeno výše*

*v námitce k Hlukové studii. Rozptylová studie navíc přiznává, že k překračování zákonných limitů prašnosti již došlo. Např. na str. 8 Rozptylové studie je uvedeno, že „36. nejvyšší denní hodnota PM10 se v zájmovém území pohybuje od 41 pg.m-3 v prostoru Pavlovských vrchů přes 45,6 ve volné zemědělské krajině po 52,3 pg.m-3 ve vazbě na město Mikulov.11 Zákonný limit pro tzv. 36. nejvyšší denní hodnotu polétavého prachu frakce PM10 je 50 pg.m-3. Navíc lze doložit, že v letech se zhoršenými rozptylovými podmínkami (a ty pro tyto roky platí zákonné limity a ne jen pro léta s dobrými rozptylovými podmínkami) k překročení předmětného zákonného limitu prašnosti již v minulosti došlo (viz oficiální údaje publikované Českým hydrometeorologickým ústavem (ČHMÚ) na [www.chmi.cz](http://www.chmi.cz), doloženo překročení minimálně ve třech letech), a tedy je nepochybné, že zatížení území bylo nadlimitní i bez zavlčení transevropského Baltsko-jaderského silničního koridoru do oblasti Mikulova a tím spíše by k němu docházelo po jeho zprovoznění a plném zatížení těžkou dálkovou (kamionovou dopravou). Územní rozhodnutí tedy nelze vydat.*

Odůvodnění zamítnutí námitky:

I tato námitka již byla stavebním úřadem v odůvodnění námitek řešena a odkazuje na ni.

8. *K výše uvedené námitce doplňujeme, že naprosto nelze souhlasit s tvrzením na straně 11 Rozptylové studie, že „cca 70 m od osy silnice 1/52 koncentrace klesá na 6 lfg.m-3 (3% imisního limitu)“. Vzhledem k tomu, že podle zákona je „imisní limit 50 pg.m-3 (doba průměrování: 24 hodin)“, pak 6 ffg.m-3 nejsou 3% imisního limitu, ale 12% imisního limitu. Současně je také nesmyslné tvrzení o poklesu z 14 pg.m-3 na 6 ffg.m-3, ke kterému by mělo podle Rozptylové studie dojít na vzdálenosti pouhých 70 m. Toto není situace v ovzduší v době, kdy probíhá stav překračování zákonného limitu. K takovému prudkému poklesu znečištění se vzdáleností snad může dojít pouze ve dnech s velmi dobrými rozptylovými podmínkami, tj. např. při významné intenzitě větru, ale k takové situaci nemůže nastat v těch dnech, které jsou ze zákona významné pro zjištění, zda zákonný limit byl překročen (tj. během 36 dnů s největším znečištěním v roce). V takových dnech je často nadlimitní znečištění vysoké a někdy konstantní do vzdálenosti i více než 1 km od liniového zdroje znečištění (dálnice). Toto dokládá i níže připojený graf z materiálů ČHMÚ pro nepříznivé rozptylové podmínky:PM10. Při posuzování se ze zákona musí aplikovat tzv. princip předběžné opatrnosti, tedy nejhorší možný stav. Lze odkázat i na oficiální dokumenty ŘSD, které požadují, aby při hodnocení negativních dopadů prašnosti způsobených provozem dopravy na komunikacích se použila tzv. metoda HDM-4 založená na metodice vyvinuté Světovou bankou. Negativní dopady zvýšené prašnosti (tzv. externality) zde pro jednoduchost vycházejí z dopadů na pás území o šíři 3 km - viz „ATEM (Atelier ekologických modelů, s.r.o): Metodika pro oceňování externích nákladů z imisní a akustické zátěže pro potřeby ekonomického hodnocení staveb, průvodní zpráva, únor 2013, str. 19, dostupné na WEBu ŘSD: [https://www.rsd.cz/wps/wcm/connect/6e1f04d6-7893-4b37-829b-457622844dcc/extemalitiv\\_zprava+2013.Ddf?MOD=AJPERES](https://www.rsd.cz/wps/wcm/connect/6e1f04d6-7893-4b37-829b-457622844dcc/extemalitiv_zprava+2013.Ddf?MOD=AJPERES) „*

Odůvodnění zamítnutí námitky 8:

I tato námitka již byla stavebním úřadem v odůvodnění námitek řešena a odkazuje na ni.

9. *Posouzení vlivů a životní prostředí EIA z roku 2003 - 2005 nemůže být podkladem pro současné řízení, neboť záměr předložený do územního řízení není totožný se záměrem posuzovaným v EIA. Navíc posouzení EIA je neúplné, jak z hlediska prašnosti, tak hlučnosti, dále pak z hlediska vymezení křižovatek a doprovodné komunikace k D52. V roce 2005 se navíc nejednalo o záměr, který měl být chápán jako součást transevropského Blatsko-adriatického koridoru.*

Odůvodnění zamítnutí námitky 9:

I tato námitka již byla stavebním úřadem v odůvodnění námitek řešena a odkazuje na ni.

Záměr je v souladu a plní podmínky EIA, ověřovací stanovisko, verifikace. Ohledně transevropského Baltsko-adriatický koridor, nelze říci, že kvůli němu by byla neplatná EIA, což lze dovodit z rozsudku NSS rok 2012 k ZÚR JMK.

K této námitce MŽP, ve svém vyjádření ze dne 29. 11. 2017, pod č. j. MZP/2017/710/2085 sděluje následující:

*Soulad vydaného stanoviska EIA s územně plánovací dokumentací je v kompetenci příslušného stavebního úřadu.*

*Případné změny záměru byly MŽP, OPVIP ověřovány v rámci institutu tzv. coherence-stamp, kdy oznamovatel - v souladu s § 9a odst. 4 tehdy platného znění zákona – musel nejméně 30 dnů před zahájením navazujícího řízení předložit příslušnému úřadu dokumentaci pro příslušné navazující řízení včetně úplného popisu případných změn oproti záměru, ke kterému bylo vydáno stanovisko EIA. ŘSD se obrátilo na MŽP, OPVIP se žádostí o vydání závazného stanoviska k ověření změn záměru „Rychlostní silnice R52, stavba 5206 Perná – st. Hranice ČR/Rakousko“, které by mohly mít významný negativní vliv na životní prostředí, dopisem doručeným na MŽP dne 28. 12. 2016. Navazujícím řízením bylo územní řízení k záměru „Rychlostní silnice R52, stavba 5206 Perná – st. hranice ČR/Rakousko, úsek 34,550 – 38,445“. Oznámení o zahájení tohoto řízení obdrželo MŽP dne 3. 7. 2017. Součástí žádosti byl mimo jiné „Podklad pro vydání verifikačního závazného stanoviska (coherence stamp) pro úsek R52 5206.1 Obchvat Mikulova“ (Ekopontis, s.r.o. 2016) a CD s dokumentací pro územní rozhodnutí pro danou stavbu. Po prostudování poskytnutých podkladů k záměru „Rychlostní silnice R52, stavba 5206 Perná – st. Hranice ČR/Rakousko, úsek 34,550 – 38,445“ MŽP, OPVIP, dospělo k závěru, že závazné stanovisko k ověření změn záměru v souladu s § 9a odst. 4 tehdy platného zákona (tzv. coherence stamp) nevydá, protože změny záměru nebyly takového charakteru, aby mohly mít významný negativní vliv na životní prostředí. Vzhledem ke skutečnosti, že v předmětném správním řízení nebylo před nabytím účinnosti zákona č. 326/2017 Sb., tedy před 1. 11. 2017, rozhodnuto, upozorňujeme, že součástí podkladů pro vydání rozhodnutí musí být od 1. 11. 2017 závazné stanovisko vydané podle § 9a odst. 6 zákona. Stavební úřad by měl vyzvat žadatele, aby o vydání tohoto závazného stanoviska požádal postupem podle § 9a odst. 6 zákona. Věcně obdobnou žádost již sice podal žadatel dle § 9a odst. 4 zákona ve znění účinném do 31. 10. 2017, která byla v souladu s tehdy účinným zněním zákona vyřízena e-mailovým sdělením dne 4. 8. 2017, avšak od 1. 11. 2017 zákon zavedl nový požadavek na vydání závazného stanoviska.*

10. *Územní rozhodnutí nelze vydat pro překročení zákonných limitů a pro ignorování principu předběžné opatrnosti. Lze odkázat na rozsudek NSS ze dne 21. 6. 2012, čj. 1 Ao 7/2011 - 526, kterým byly zrušeny ZÚR JMK v roce 2012, specificky na článek 102, kde je uvedeno: „Nejvyšší správní soud zdůrazňuje, že posuzování imisních limitů znečištění ovzduší a nejvyšších přípustných hodnot hluku stanovených příslušnými prováděcími předpisy má své místo především v územním řízení v rámci realizace konkrétního záměru (ve vztahu k hluku srov. např. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 31. 1. 2012, č. j. 1 As 135/2011 - 246, umístění stavby EPOQUE PANKRÁC - HOTEL v Praze na Pankráci, bod 45: „do území nadlimitně zatíženého hlukem nelze bez dalšího automaticky umísťovat stavby, které sice každá jednotlivě nepřetíží svým provozem dotčenému území nijak výrazně, ale v součtu jednotlivých případů znamenají postupné a významné přetěžování již nyní existující nadlimitní zátěži v území). Právě v této fázi je příslušný stavební úřad ve spolupráci s dotčenými orgány povinen vzít v potaz limity využití území, mezi něž patří i imisní limity znečištění ovzduší a nejvyšší přípustné hodnoty hluku, a nepřipustit umístění takové stavby, která by způsobila překročení těchto limitů v daném území [§ 90 písm. e) stavebního zákona, podle nějž musí být záměr žadatele o územní rozhodnutí v souladu s požadavky zvláštních předpisů a stanovisek dotčených orgánů]. Územní řízení lze tedy označit za jeden z nejdůležitějších momentů, v němž se velmi rigorózně (prostřednictvím závazných veřejnoprávních limitů) projevuje princip přípustné míry znečišťování životního prostředí, podle nějž území nesmí být zatěžováno lidskou činností nad míru únosného*

zatížení.“ *Dále pak na článku 64, kde se uvádí, že „Za použití základní zásady práva životního prostředí - zásady předběžné opatrnosti (§13 zákona o životním prostředí) - je přitom třeba vycházet z nejhorší možné varianty a zohlednit i takové plánované záměry (činnosti), jejichž realizace je v budoucnu nejistá“. Tedy je nutné posoudit i stav na maximální zatížení komunikace D52, tj. na její plnou kapacitu a ne vycházet z významně podceněných odhadů intenzit dopravy - viz i výše uvedený důkaz, kdy predikovaná intenzita dopravy v Hlukové studii byla v reálu překročena již v roce 2016, a to dokonce o neuvěřitelných o 45 %.*

Odůvodnění zamítnutí námitky 10:

I tato námitka již byla stavebním úřadem vypořádána a proto ji stavební úřad již duplicitně nebude odůvodňovat a odkazuje na předchozí odůvodnění námitek.

- 11.** *Poukazujeme na to, že díky chybnému ocenění plánované intenzity dopravy, byl ignorován fakt, že na předmětné komunikaci bude intenzita dopravy více než 15 tis. vozidel za 24 hod, a tedy nebyl respektován zákon č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší.*

Odůvodnění zamítnutí námitky 11:

Opětovně se jedná o námitku, která již byla výše vypořádána a stavební úřad na ni odkazuje.

Vzhledem k tomu, že se D52 nachází v nezastavěné části území, není tak dotčeno právo dle §11 odst. 2 zákona č. 201/2012 Sb. MŽP z hlediska ovzduší, není tedy ani dotčeným orgánem, což jednoznačně plyne z výše uvedeného zákona.

Dne 12. 07. 2017, pod č. j. MUMI 17025306, byly podány námitky Ministerstva obrany - Agentury hospodaření s nemovitým majetkem, Svatoplukova 2687/84, Brno:

Námitka:

*Před zahájením stavby trváme na majetkoprávním vypořádání dotčeného pozemku parc. č. 8231 v katastrálním zemi Mikulov na Moravě.*

Odůvodnění vyhovění námitkce:

Je povinností stavebníka, vypořádat se s vlastníky dotčených nemovitostí. Jelikož předmětný uvedený pozemek je dotčen stavbou, stanovil stavební úřad dp podmínek rozhodnutí jeho vypořádání.

Dne 20. 07. 2017, pod č. j. MUMI 17026851, byly podány námitky Spolku „Voda z Tetčic z.s.“, IČ: 22678956, Hybešova 178, 664 17 Tetčice:

Námitka:

- 1.** *Řízení EIA 2005 vedené MŽP zakončené stanoviskem č. j. 4061/OPVI/05 ze dne 13. 05. 2005 neobsáhlo záměr stavby R52 komplexně. Další řízení k silnici R52 vedená KrÚ JMK (S-JMK 30013/2007 OŽP/Ri, S-JMK 129627/2008 OŽP/VI) prokázala, že některé části záměr R52 Stanovisko nepostihuje, posouzeny tak nebyly a záměr celé stavby „Rychlostní silnice R52 Pohořelice – Mikulov (Drasenhofen)“ tedy nebyl posouzen podle zákona 100/2001 Sb. Stanovisko č. j. 4061/OPVI/05 nelze použít v žádném z navazujících řízení.*

Odůvodnění zamítnutí námitky 1:

Námitka nemá zákonné náležitosti. Není v kompetenci účastníků řízení posuzovat správnost předložených podkladů a dokladů.

Záměr „Rychlostní silnice R52 Pohořelice – Mikulov (Drasenhofen)“ byl v rámci procesu EIA posouzen jako celek, neboť následně vedená zjišťovací řízení k oboustranné odpočívce (S-JMK



30013/2007 OŽP/Ri) a SSÚRS (S-JMK 129627/2008 OŽP/VI) se týkají spíše souvisejících záměrů a byla řádně posouzena, vč. možných kumulativních vlivů.

S-JMK 129627/2008 OŽP/VI – týká se umístění střediska správy a údržby rychlostní silnice (dálnice) v jihozápadním kvadrantu stávající mimoúrovňové křižovatky silnic I/53 a II/395, jižně od Pohořelice

S-JMK 30013/2007 OŽP/Ri – týká se umístění velké oboustranné odpočívky na rychlostní silnici R52 (dálnici D52) v úseku Pohořelice – Perná, navržené ve dvou variantách. Výše uvedené záměry nemají na charakter posuzované komunikace vliv a pro oba záměry byly vydány Závěry zjišťovacího řízení s konstatováním, že záměr nebude dále posuzován dle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí. Tto stavební objekty nejsou součástí předmětné povolované části stavby R5206 (D5206-1).

K této námitce MŽP, ve svém vyjádření ze dne 29. 11. 2017, pod č. j. MZP/2017/710/2085 sděluje následující: *Rychlostní silnice R52 v úseku Pohořelice – Mikulov (Drasenhofen) byla podrobena procesu EIA podle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů. Dne 13. 5. 2005 vydalo MŽP, OPVIP souhlasné stanovisko k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí ve variantě popsané v dokumentaci jako 1x (dále jen „stanovisko EIA“). Následně byla v roce 2007 a 2008 zahájena 2 zjišťovací řízení k záměrům, které budou součástí rychlostní silnice R52: záměr „Dvě aktivní varianty velké oboustranné odpočívky na rychlostní silnici R52 v úseku Pohořelice – Perná“ (předmětem záměru je vybudování velké oboustranné odpočívky na rychlostní silnici R52 v úseku Pohořelice – Perná včetně parkovacích stání pro nákladní a osobní automobily, dále výstavba čerpací stanice pohonných hmot a motorestu) a záměr „Rychlostní silnice R52, stavba 5204 Pohořelice - Ivaň, SSÚRS“ (předmětem záměru je vybudování střediska správy a údržby rychlostní silnice R52 Pohořelice, jehož součástí je také areál dálničního oddělení Policie a dopravní napojení celého areálu). Krajský úřad Jihomoravského kraje, odbor životního prostředí, vydal k oběma uvedeným záměrům závěry zjišťovacího řízení s tím, že záměry nebudou dále posuzovány dle zákona.*

*Proces EIA k záměru „Rychlostní silnice R52 v úseku Pohořelice – Mikulov (Drasenhofen)“ byl ukončen v květnu 2005. Požadavek na 2 výše uvedené záměry vyplynul následně v rámci projekční přípravy stavby. Předložené záměry s uvedeným záměrem výstavby silnice R52 úzce souvisí, ale svým obsahem se jedná o 2 nové záměry, které naplňovaly kategorii II zákona a bylo třeba je podrobit zjišťovacímu řízení. V rámci zjišťovacích řízení byly zohledněny a vyhodnoceny synergické a kumulativní vlivy uvedených záměrů ve vazbě na původní záměr „Rychlostní silnice R52 Pohořelice – Mikulov (Drasenhofen)“. Uvedené stavby tedy byly posouzeny samostatnými procesy, resp. v samostatných zjišťovacích řízeních. V této souvislosti je třeba upozornit, že dle § 5 odst. 2 zákona se uvádí: „V dlouhodobém záměru se jeho jednotlivé etapy posuzují samostatně a v kontextu vlivů záměru jako celku.“. V uvedeném případě byla posouzena hlavní trasa silnice a teprve v rámci další projekční přípravy byly předloženy dva další související záměry, které byly v souladu se zákonem č. 100/2001 Sb. posouzeny ve zjišťovacím řízení.*



2. *Platnost stanoviska EIA č. j. 4061/OPVI/05 ze dne 13. 05. 2005 (2 roky = 13. 05. 2007) je nadále udržována jen spoluprací žadatele ŘSD a MěÚ, které územní řízení běžící již více jak 10 (!!!) roků neustále přerušují. (R5204 : 10. 05. 2007 = žádost ŘSD ČR o vydání územního rozhodnutí, 07. 08. 2015 = MěÚ Pohořelice územní řízení přerušuje do 31. 12. 2016, ...atd.). Samo stanovisko ze dne 13. 05. 2005 je tedy ke dni podání námitek v platnosti již více jak 12 (!!!) roků. Samozřejmě tak nemůže postihnout změny přírodního prostředí. Nepostihlo ani velmi důležitou lokalitu Slanisko u Mikulova a z tohoto důvodu v EIA 2005 vybraná varianta silnice R52 „1x“ (údajně shodná se „Základní ŘSD“) tuto lokalitu velmi výrazně zasáhne. Stanovisko č. j. 4061/OPVI/05 nelze použít v žádném z navazujících řízení.*

Odůvodnění zamítnutí námítky 2:

Námítka nemá zákonné náležitosti, jelikož nesměruje k ochraně přírody a krajiny, ale správnému postupu správních orgánů.

Záměr „Rychlostní silnice R52 Pohořelice – Mikulov (Drasenhofen)“ byl v rámci procesu EIA posouzen jako celek, neboť následně vedená zjišťovací řízení k oboustranné odpočine (S-JMK 30013/2007 OŽP/Ri) a SSÚRS (S-JMK 129627/2008 OŽP/VI) se týkají spíše souvisejících záměrů a byla řádně posouzena, vč. možných kumulativních vlivů.

K této námitce MŽP, ve svém vyjádření ze dne 29. 11. 2017, pod č. j. MZP/2017/710/2085 sděluje následující: *Stanovisko EIA k předmětnému záměru bylo vydáno dne 13. 5. 2005. Platnost stanoviska EIA byla dle § 10 odst. 3 tehdy platného znění zákona 2 roky od jeho vydání. V souladu s § 10 odst. 3 tehdy platného znění zákona se lhůta platnosti stanoviskapřerušuje, pokud bylo zahájeno navazující řízení podle zvláštních právních předpisů. V daném případě byla dne 10. 5. 2007 (tedy v době platnosti stanoviska EIA) na Městský úřad Mikulov podána žádost o vydání rozhodnutí o umístění stavby „R52, stavba 5204 Pohořelice – Iván“, tentýž den bylo územní řízení zahájeno. Přerušování lhůty platnosti stanoviska bylo v souladu se zákonem.*

*Dne 1. 11. 2017 nabyla účinnosti novela zákona (zákon č. 326/2017 Sb.). Podle přechodného ustanovení (čl. II bod 8) zákona č. 326/2017 Sb. je předmětné stanovisko EIA platné do 31. 12. 2018 s tím, že do té doby je třeba buď dokončit veškerá navazující řízení k předmětnému záměru v posouzeném rozsahu, nebo požádat o prodloužení platnosti stanoviska EIA.*

K této námitce MŽP, ve svém vyjádření ze dne 29. 11. 2017, pod č. j. MZP/2017/710/2085 sděluje následující:

*Od května 2004 platí novela zák. č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů, která podrobně řeší hodnocení vlivů záměrů na oblasti Natura 2000 včetně oblastí navržených. Přítomnost případné nově vyhlášené lokality Natura 2000 v období od zahájení procesu posuzování vlivů na životní prostředí k záměru „Rychlostní silnice R52 Pohořelice – Mikulov (Drasenhofen)“ proto byla ověřena v rámci vydání závazného stanoviska k ověření souladu obsahu stanoviska EIA s požadavky právních předpisů, které zapracovávají směrnici Evropského parlamentu a Rady 2011/92/EU ze dne 13. prosince 2011 o posuzování vlivů některých veřejných a soukromých záměrů na životní prostředí čj. 19817/ENV/16 ze dne 23. 3. 2016. K předmětnému záměru bylo dne 11. 12. 2015 Krajským úřadem Jihomoravského kraje, odborem životního prostředí, vydáno stanovisko čj. JMK 158199/2015, kterým byl vyloučen významný vliv záměru na evropsky významné lokality i ptačí oblasti a dne 21. 12. 2015 bylo Agenturou ochrany přírody a krajiny, správou CHKO Pálava, vydáno stanovisko čj. SR/0452/JM/2015-3, kterým byl rovněž vyloučen významný vliv záměru na evropsky významné lokality i ptačí oblasti.*

3. *Stavební úřad musí také v souladu se zásadou materiální pravdy zjistit, zda trasa silnice R 52 byla zákonně stanovena výběrem variant, to znamená nejprve v řízení SEA a na něm založeném řízení EIA, a tedy, zda trasa silnice R5206.1 Obchvat Mikulova umístovaná v předmětném řízení má zákonný podklad.*

Odůvodnění zamítnutí námítky 3:

Opět se jedná o námitku, která nemá zákonné náležitosti, jedná se o upozornění stavebnímu úřadu, jak má správně v řízení postupovat.

Tato problematika se v případě dálnice D52 táhne poměrně dlouho, přičemž se žádná ze staveb ještě nikdy nedostala do fáze, ve které by mohla být platnost Stanoviska EIA napadena. Toto mj. vychází ze skutečnosti, že stanovisko EIA je sice nutným podkladem pro územní řízení, avšak posuzování zákonnosti procesu EIA není předmětem územního řízení a nepřísluší stavebnímu úřadu. Povinností stavebního úřadu je v tomto případě posoudit, zda je stanovisko EIA platné a zda záměr umístovaný v územním řízení odpovídá záměru (nebo jeho části), který byl předmětem posuzování podle zákona o posuzování vlivů na životní prostředí. Lze však poukázat na rozsudek NSS č.j. 5 As 59/2013-57 ze dne 20. 2. 2015: „*Stejně jako ve stavebním řízení, které navazuje na územní řízení, ani v řízení dle § 56 zákona o ochraně přírody a krajiny, které územnímu řízení předchází, není prostor pro zkoumání jiných variant trasy, neboť námitky ve vztahu k výsledkům procesu SEA lze uplatňovat v průběhu územního plánování, případně v návrhu na zrušení příslušné územně plánovací dokumentace, a námitky ve vztahu k výsledkům procesu EIA pak mají své místo v územním řízení, resp. v žalobě proti vydanému územnímu rozhodnutí.*“ Lépe je tedy spíše se opřít o vyjádření náměstka ministra životního prostředí PhDr. Iva Hlaváče opatřením č. j. 19375/ENV/11 ze dne 19. 04. 2011. Ve vyjádření je mj. uvedeno, že z platné legislativy nevyplývá požadavek, aby byly předkládány záměry, které jsou v souladu s územně plánovacími dokumentacemi nebo s PÚR, naopak záměry posuzované v procesu EIA nemusejí být s těmito dokumenty v souladu. Z toho vyplývá, že rovněž není nutné, aby záměry posuzované v procesu EIA byly v souladu se stanoviskem k vyhodnocení vlivů územně plánovací dokumentace nebo PÚR (stanovisko SEA) nebo se stanoviskem SEA k jakékoliv jiné koncepci. Je na rozhodnutí oznamovatele, zda zajistí soulad záměru s těmito dokumenty před nebo po provedení procesu EIA (s tím, že pokud by došlo k významné změně záměru, která by mohla mít vliv na životní prostředí, bylo by nezbytné záměr v procesu EIA znovu posoudit). Poukazování na nezákonnost EIA z důvodu jejího nesouladu se stanovisky SEA je proto irrelevantní a právně nepodložené. Náměstek ministra dále vyjádřil přesvědčení MŽP o tom, že variantní posouzení kapacitního silničního spojení Brno - Vídeň jednak přes Mikulov a jednak přes Břeclav je věcí strategického posuzování, které nijak nesouvisí s procesy EIA pro jednotlivé záměry.

Toto je poměrně důležitá skutečnost, neboť návaznost Stanoviska EIA R52 (D52) na Stanovisko SEA MŽP ze dne 24. 06. 1999 k návrhu koncepce rozvoje dopravních sítí v ČR do roku 2010 (stanovisko SEA) a s usnesením vlády ČR č. 741/99 k Návrhu rozvoje dopravních sítí v ČR do roku 2010 lze shledat poměrně složitě.

Dle platných ustanovení stavebního zákona, respektive při povolování staveb jsou jasně vymezeny kompetence jednotlivých správních orgánů. Konkrétně požadavek namítajícího na stavební úřad, aby řádně posoudil výběr variant a platnost vymezené plochy pro stavbu R52 (D52) v územním plánu města Mikulova, je nprósto zmatečný, jelikož toto není v kompetenci stavebního úřadu, ale krajského úřadu a platnost územního plánu může posoudit toliko soud. Z toho vyplývá, že stavební úřad se musí řídit těmito schválenými a platnými dokumenty a nepřísluší mu je zpochybňovat.

K této námitce MŽP, ve svém vyjádření ze dne 29. 11. 2017, pod č. j. MZP/2017/710/2085 sděluje následující: *Zákon č. 100/2001 Sb. neobsahuje explicitní ustanovení, podle něhož by posuzování konkrétního záměru bylo podmíněno předchozím provedením posouzení koncepce. Proces SEA je odborným podkladem pro schvalování územně plánovací dokumentace, případně pro schvalování na úrovni orgánů státní správy, zatímco cílem procesu EIA je získat odborný*

podklad pro navazující řízení. Obě stanoviska (stanovisko SEA a stanovisko EIA) jsou konzumována na jiné úrovni územního plánování a umístění/povolování staveb a případná zákonnost jednoho nemůže podmiňovat zákonnost druhého stanoviska. Postup, kdy je proces EIA předřazen procesu SEA tedy zákon nevylučuje, avšak tento postup není považován za žádoucí z důvodu absence hodnocení zmiňovaných širších vazeb v území a dalších hledisek, které by měly v průběhu procesu SEA poukázat na to, zda se bude jednat při pořizování územně plánovací dokumentace o potenciální problémové plochy a koridory v rámci posouzení vlivů na životní prostředí, veřejné zdraví a případně i na lokality soustavy Natura 2000. V dokumentu Vyhodnocení SEA ZÚR JMK byla výše uvedená hlediska zhodnocena a jako varianta s nižší intenzitou působení negativních vlivů na sledované složky životního prostředí byla hodnocena varianta DS04- A „Základní ŘSD“ oproti variantě DS04-B „Alternativní západní“. Metodika hodnocení SEA ZÚR JMK byla u obou variant totožná a tudíž nelze říci, že byla doporučena varianta v procesu SEA ZÚR JMK ovlivněna výsledkem procesu EIA. Jedná se o výhradní riziko (ale také právo) oznamovatele, pokud předloží do procesu EIA záměr, který bude teprve následně posuzován na strategické úrovni (např. v rámci ZÚR).

4. Také z důvodů existence stanoviska EIA 2005 byla zastupitelstvu JM navržena v roce 2016 k výběru varianta „Základní ŘSD“ a dosud preferovaná výhodnější varianta „Alternativní západní“ byla zavržena. Stanovisko EIA ze dne 13. 05. 2005 tak ovlivnilo výběr varianty ZÚR JMK 2016 a tedy ovlivnilo SEA koncepcí. Průběh varianty R52 tedy byl úplně opačný, než předpokládá zákon 100/2001 Sb., a související judikatura. Spolek namítá, že tento stav je zásadně nezákonný.

Odůvodnění zamítnutí námítky 4:

Námítka nemá zákonné náležitosti.

Námítka věcně nesouvisí s předmětem tohoto řízení, a jak již bylo posouzeno v předchozí námítce, není v kompetenci stavebního úřadu.

Existence vydaného Stanoviska EIA k R52 ( D52) z roku 2005 je obecně známou skutečností, ze které je nutné obecně v koncepčních dokumentech vycházet. ZÚR JMK 2016 v daném případě však rovněž vychází z kritérií a podmínek v podobě přepravní účinnosti; návaznosti na silniční síť nadmístního významu se zohledněním potřeb zkvalitnění obsluhy území; minimalizace negativních vlivů na životní prostředí, obyvatelstvo a lidské zdraví; minimalizace střetů s limity využití území. Toto vše bylo při výběru varianty „Základní ŘSD“ hodnoceno.

K této námítce MŽP, ve svém vyjádření ze dne 29. 11. 2017, pod č. j. MZP/2017/710/2085 sděluje následující: Zákon č. 100/2001 Sb. neobsahuje explicitní ustanovení, podle něhož by posuzování konkrétního záměru bylo podmíněno předchozím provedením posouzení koncepce. Proces SEA je odborným podkladem pro schvalování územně plánovací dokumentace, případně pro schvalování na úrovni orgánů státní správy, zatímco cílem procesu EIA je získat odborný podklad pro navazující řízení. Obě stanoviska (stanovisko SEA a stanovisko EIA) jsou konzumována na jiné úrovni územního plánování a umístění/povolování staveb a případná zákonnost jednoho nemůže podmiňovat zákonnost druhého stanoviska. Postup, kdy je proces EIA předřazen procesu SEA tedy zákon nevylučuje, avšak tento postup není považován za žádoucí z důvodu absence hodnocení zmiňovaných širších vazeb v území a dalších hledisek, které by měly v průběhu procesu SEA poukázat na to, zda se bude jednat při pořizování územně plánovací dokumentace o potenciální problémové plochy a koridory v rámci posouzení vlivů na životní prostředí, veřejné zdraví a případně i na lokality soustavy Natura 2000. V dokumentu Vyhodnocení SEA ZÚR JMK byla výše uvedená hlediska zhodnocena a jako varianta s nižší intenzitou působení negativních vlivů na sledované složky životního prostředí byla hodnocena varianta DS04- A „Základní ŘSD“ oproti variantě DS04-B „Alternativní západní“. Metodika hodnocení SEA ZÚR JMK byla u obou variant totožná a tudíž nelze říci, že byla doporučena varianta v procesu SEA ZÚR JMK ovlivněna výsledkem procesu EIA. Jedná se o výhradní riziko (ale také právo) oznamovatele, pokud předloží do procesu EIA záměr, který bude teprve následně posuzován na strategické úrovni (např. v rámci ZÚR).

5. *Napadáme platnost Stanoviska EIA ze dne 13. 05. 2005, právě toto nezákonně vydané, navíc zastaralé a neaktuální stanovisko, které předběhlo řízení a stanovisko SEA ke koncepci, je důkazem nemožnosti prokázat, že kromě předmětné trasy R52 neexistuje – pro ochranu životního prostředí – jiné lepší a uspokojivé řešení.*

Odůvodnění zamítnutí námitky 5:

Opět se jedná o námitku bez zákonného opodstatnění. Platnost stanoviska EIA nelze napadnou v rámci vedeného územního řízení. V průběhu řízení došlo k vydání ověřovacího stanoviska, zezávaznění stanoviska a také verifikace, stanovisko EIA je tedy platné.

(Ne)existence jiného uspokojivého řešení byla v daném případě zásadní pro možnost vydání výjimek dle § 56 zákona č. 114/1992 Sb.. V případě dálnice R52 (D52) byly v minulosti rovněž řešeny různé varianty vedení mezi Pohořelicemi a státní hranicí ČR/Rakousko, resp. různá místa přechodu státní hranice. Skutečnost existence rozsudku, kterým byly zrušeny ZÚR JMK 2011, v nichž byla zakotvena dálnice R52 (D52) v trase Pohořelice – Mikulov – státní hranice ČR/Rakousko v trase stávající silnice I/52, byla pro přípravu a termínové možnosti realizace některých úseků záměru R52 (D52) faktem do velké míry problémovým, na druhou stranu však v rozsudku zaznívá jednoznačná podpora dálnice R52 (D52) v navržené trase. NSS v rozsudku opakovaně vyvrací námitky navrhovatelů ve vztahu k dálnici R52 (D52) a potvrzuje zakotvení záměru v ZÚR JMK 2011 jako odůvodněné a jediné přijatelné.

V textové části PÚR ČR 2008 a schématu č. 5, které představují závaznou část PÚR ČR 2008, je vymezen koridor mezinárodního významu R52 (D52) v trase Pohořelice – Mikulov – Drasenhofen (– Wien), a to bez jakýchkoliv podmínek týkajících se prověření výhodnosti jiného alternativního spojení. Jihomoravský kraj tak byl zavázán převzít do ZÚR JMK 2011 tento koridor a dále jej v ZÚR JMK 2011 upřesnit, což také učinil.

Dopravní koridor dálnice D55 v úseku Břeclav – státní hranice nebyl projektován jako alternativa spojení Brna s Vídní, nýbrž jako součást koridoru dálnice D55 spojující střední a severní Moravu s Vídní (a v jeho rámci jako obchvat Břeclavi). Z obsahu vyhodnocení vlivů ZÚR JMK 2011 na udržitelný rozvoj území vyplývá, že byla posouzena jak trasa přes Mikulov po R52 (D52), tak trasa přes Břeclav po D2 a D55, ovšem nikoliv jako alternativy, nýbrž jako dva samostatné záměry, které mohou být realizovány paralelně.

PÚR ČR 2008 výslovně zdůraznila potřebu prověřit uskutečnitelnost úseku dálnice D55 Břeclav – státní hranice. V rámci tohoto prověření dospěla autorizovaná osoba provádějící hodnocení vlivů ZÚR JMK 2011 na území zařazená do soustavy Natura 2000 k závěru, že všechny tři varianty koridoru D55 v úseku Břeclav – státní hranice, které jsou provázány se záměrem obchvatu Břeclavi (silnice I/55)<sup>1</sup>, budou mít významný negativní vliv na evropsky významné lokality a ptáčí oblasti. Co se týče obou variant dálnice R52 (D52) v úseku Pohořelice – Mikulov – státní hranice ČR/Rakousko, byl její závěr takový, že mohou mít na tato území negativní vliv, který ovšem je možné kvantifikovat až na úrovni dalšího posuzování záměru. Toto další posuzování již proběhlo, přičemž výsledkem jsou stanoviska obou věcně a místně příslušných orgánů ochrany přírody (Krajský úřad Jihomoravského kraje – č. j. JMK158199/2015, zde dne 04. 01. 2016; AOPK ČR, SCHKO Pálava – č. j. SR/0452/JM/2015-3, zde dne 21. 12. 2015) dle § 45i ZOPK, která vyloučila možnost významně negativního vlivů záměru na evropsky významné lokality a ptáčí oblasti soustavy Natura 2000. V tomto porovnání tedy vychází jednoznačně lépe řešení v podobě R52 (D52), zatímco realizovatelnost úseku dálnice D55 Břeclav – státní hranice je velmi problematická, resp. realizace čtyřpruhového obchvatu Břeclavi je z hlediska české i evropské legislativy zcela nepřijatelná, pokud existuje jiná varianta s menšími dopady na soustavu lokalit Natura 2000. Tato varianta propojení Brna a Vídně existuje právě v podobě dálnice R52 (D52), u níž byly významně negativní vlivy na soustavu lokalit Natura 2000 vyloučeny v roce 2015, resp. 2016. O variantě přes Břeclav tedy nelze reálně uvažovat, ani kdybychom odhlédli od situace přípravy silniční sítě v Rakousku.

Problematika spojení Brna s Vídní je řešena hned několika usneseními vlády České republiky z roku 2008 (č. 735, 891 a 1217) a z roku 2010 (č. 713), ze kterých jednoznačně vyplývá podpora realizace dálnice R52 (D52). Posledním vládním usnesením, potvrzujícím trasování R52 (D52), je tedy Usnesení vlády České republiky č. 713 ze dne 06. 10. 2010, o změně usnesení vlády ze dne 09. června 2008 č. 735, k přípravě a výstavbě kapacitní pozemní komunikace v úseku Pohořelice - státní hranice s Rakouskou republikou, v němž vláda mj. souhlasí s propojením dálnice R52 (D52) na území České republiky a dálnice A5 na území Rakouské republiky na česko-rakouské státní hranici mezi městy Mikulov a Drasenhofen a potvrzuje konečnou podobu obchvatu Břeclavi, který bude realizován ve dvoupruhovém uspořádání – tímto usnesením tedy bylo potvrzeno (A) propojením dálnice R52 (D52) na česko-rakouské státní hranici mezi městy Mikulov a Drasenhofen a (B) ukončení kapacitní dálnice D55 na dálnici D2 (MÚK Břeclav). Toto rozhodnutí je zakotveno i v Aktualizaci č. 1 PÚR ČR 2008:

- R52 – vymezení: Pohořelice–Mikulov–Drasenhofen/Rakousko (E461) (shodné s PÚR ČR 2008)
- R55 – vymezení: úsek Olomouc–Přerov a dále Napajedla–Uherské Hradiště–Hodonín–D2 (pro srovnání s PÚR ČR 2008 - R52 – vymezení: úsek Olomouc–Přerov a dále Napajedla–Uherské Hradiště–Hodonín–Břeclav–hranice ČR (–Wien); úkoly pro ministerstva a jiné ústřední správní úřady: prověřit proveditelnost rozvojového záměru v úseku R55 Břeclav – st. hranice).

Uvedenému odpovídá i Dopravní sektorová strategie, 2. fáze, schválená Usnesením vlády ČR ze dne 13. listopadu 2013 č. 850 o Dopravních sektorových strategiích, 2. fáze.

ZÚR JMK 2011 prověřovaly záměr R52 (D52) ve dvou variantách. Varianta směřující k hraničnímu přechodu v obci Nový Přerov nebyla posuzována vzhledem k tomu, že již v roce 1999 rakouská strana informovala, že s touto variantou nepočítá. Na toto mj. navázala Dohoda mezi vládou České republiky a rakouskou spolkovou vládou o propojení české rychlostní silnice R52 a rakouské dálnice A5 na česko-rakouských hranicích (ze dne 23. 01. 2009) se v čl. 2 odst. 1 uvádí: „*Propojení kapacitních pozemních komunikací se uskuteční na společných státních hranicích v katastru obce Mikulov na české straně a v katastru obce Drasenhofen na rakouské straně mezi hraničními znaky IX/72-3 (C) a IX/73-1 (Ö).*“

Podle aktuálních informací, předaných rakouskou společností ASFINAG (2016), je chybějící část A5 Schrick – Poysbrunn – státní hranice ČR/Rakousko realizována ve dvou etapách:

Sever A: Schrick – Poysbrunn

Postupně byla zahájena realizace všech 5 stavebních etap, poslední v 03/2016; v 04/2016 zahájena realizace přeložky zemské silnice B7. Předpoklad zprovoznění celého úseku Severu A – konec roku 2017.

Sever B: Poysbrunn – státní hranice ČR/Rakousko

Dvě realizační etapy:

1. Dvoupruhový obchvat Drasenhofenu – 05/2016 byly zahájeny práce na projektové dokumentaci pro provádění stavby (Bauprojekt), zahájení stavebních prací – předpoklad podzim 2017, zprovoznění – předpoklad konec roku 2018.

2. Dokončení v plném profilu ke státní hranici s ČR – v závislosti na koordinaci s přípravou hraničního úseku dálnice D52 na české straně.

ZÚR JMK 2011 prověřovaly záměr R52 (D52) v úseku Pohořelice – Mikulov – státní hranice ČR/Rakousko ve dvou variantách. Jednalo se o variantu „Základní ŘSD“ (v koridoru Pohořelice – Pasohlávky – horní nádrž VDNM – západní obchvat Mikulova) a „Alternativní západní“ (v koridoru Pohořelice – Nová Ves – Brod nad Dyjí – Mikulov).

Z hlediska vlivů na životní prostředí byly obě hodnoceny víceméně jako rovnocenné, s mírnou preferencí varianty „Alternativní západní“. Projektant doporučil variantu „Základní ŘSD“ s

obecným poukazem na dopravně-inženýrská kritéria, vliv na obyvatelstvo, veřejné zdraví a složky životního prostředí a s přihlédnutím ke stanovisku k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí a veřejné zdraví (ze dne 13. 05. 2005, č. j. 4061/OPVI/05) podle zákona č. 100/2001 Sb. (dále také „Stanovisko EIA D52“), následně tuto variantu podpořilo zastupitelstvo Jihomoravského kraje. Výhodnost zvolené varianty vyplývá mj. z minimalizace nežádoucí fragmentace krajiny.

Z hlediska rozhodnutí dle § 56 ZOPK je skutečnost dosažení nižší úrovně fragmentace krajiny v případě varianty „Základní ŘSD“ v porovnání s variantou „Alternativní západní“ důležitá, neboť varianta „Základní ŘSD“ nevede na rozdíl od varianty „Alternativní západní“ volnou krajinou, ale převážně ve stopě stávající silnice I/52. Stávající silnice I/52 je přitom vzhledem k migrační prostupnosti území řešena v mnoha úsecích nevhodným způsobem, který omezuje migrační pohyby živočichů, resp. často znamená i zvýšené riziko přímých kolizí živočichů s dopravou. Projekčně je přitom v rámci trasy dálnice R52 (D52) navrženo z hlediska migrační prostupnosti poměrně velkorysé technické řešení spočívající v dostatečném dimenzování migračních objektů (dle odborného posouzení a potřeby jsou navrženy propustky, mostní objekty či dokonce ekodukty)<sup>2</sup>. Zvláštní pozornost poté v tomto ohledu přísluší technickému řešení v úseku přechodu Novomlýnských nádrží, neboť stávající vedení silnice I/52, resp. její technické řešení znamená mj. pro vydru říční velmi rizikový stav s mnoha zaznamenanými úhyny jako následek kolizí s dopravou. Realizace dálnice R52 (D52) přitom skýtá mnoho možností pro dosažení řešení adekvátně odpovídajícímu zdejšímu zájmu ochrany přírody. Toto řešení je obecně možno shrnout jako vydrochody umožňující vydrám bezpečné překonání úseku komunikace vedené napříč řeku Dyji. Vzhledem ke skutečnosti, že je vydra říční předmětem ochrany podle práva Evropských společenství, byla výše uvedenému věnována pozornost i v rámci stanoviska Krajského úřadu Jihomoravského kraje, odboru životního prostředí, dle § 45i ZOPK (č. j. JMK158199/2015, zde dne 04. 01. 2016): *„Samotná výstavba může mít na vydru jen nepatrný negativní vliv, protože jde o druh s noční aktivitou málo citlivý na rušení daného typu. Významnějším vlivem jsou v případě liniových staveb migrační bariéry. Z tohoto hlediska se však může stávající situace jen zlepšit. Dnes, při absenci jakýchkoli dostatečně dimenzovaných propustků či ekoduktů, představuje silnice na hrázi mezi horní a střední nádrží VDNM místo s nejvyšší mortalitou vydry říční v celé ČR. Při realizaci rychlostní komunikace R52 se v úseku jejího přechodu přes nádrže počítá s výstavbou migračních objektů doplněných vhodnými zábranami, aby zvířata nepronikala na frekventovanou komunikaci. Vliv záměru na vydru říční v EVL lze tedy hodnotit jako neutrální či spíše mírně pozitivní.“* Varianta „Alternativní západní“ logicky neřeší bodové závady z hlediska migrační prostupnosti stávající I/52 (s výjimkou celkového snížení intenzit dopravy v trase stávající I/52, což by v mnoha ohledech samo o sobě přispělo ke zlepšení migrační prostupnosti) a naopak znamená další fragmentaci krajiny v území dopravní stavbou (s intenzitami v řádu několika tisíců až desítek tisíců vozidel za den) dosud nedotčené.

V neposlední řadě je nutno vrátit se do procesu EIA, ve kterém byly hodnoceny celkem čtyři varianty (vč. varianty nulové), přičemž varianta 1, resp. 1x odpovídá variantě „Základní ŘSD“ a varianta 2 rámcově odpovídá variantě „Alternativní západní“. Stanovisko EIA D52 bylo vydáno pro realizaci záměru ve variantě 1x: *„Na základě zhodnocení provedeného v oznámení, dokumentaci, posudku, na základě veřejného projednání a zvážení všech vyjádření k těmto aktivitám (včetně studie vlivu stavby na stanoviště a druhy evropsky významných lokalit a ptáčích oblastí soustavy NATURA 2000) se jako nejvhodnější z hlediska vlivů na životní prostředí jeví realizace záměru ve variantě 1x, a to vzhledem k jejímu nejmenšímu negativnímu vlivu na území evropsky významných lokalit nebo ptáčích oblastí.“*

Opakované zpochybňování zákonnosti Stanoviska EIA D52 ze strany odvolatelů nemá své místo v řízení dle § 56 ZOPK, což mj. vyplývá i z několika rozsudků NSS – např. rozsudek č. j. 6 As 8/2010 ze dne 23. 06. 2011: *„v řízení o povolení výjimky podle § 56 zákona č. 114/1992 Sb. se nelze vracet k procesu EIA (SEA).“* či rozsudek č.j. 5 As 59/2013-57 ze dne 20. 02. 2015:

*„Stejně jako ve stavebním řízení, které navazuje na územní řízení, ani v řízení dle § 56 zákona o ochraně přírody a krajiny, které územnímu řízení předchází, není prostor pro zkoumání jiných variant trasy, neboť námitky ve vztahu k výsledkům procesu SEA lze uplatňovat v průběhu územního plánování, případně v návrhu na zrušení příslušné územně plánovací dokumentace, a námitky ve vztahu k výsledkům procesu EIA pak mají své místo v územním řízení, resp. v žalobě proti vydanému územnímu rozhodnutí.“*

Varianta „Základní ŘSD“ byla podpořena MŽP v souhlasném stanovisku č. j. 85166/ENV/15 ze dne 05. 01. 2016 k návrhu ZÚR JMK (verze po společném jednání) (SEA) – viz požadavek č. 4 (v rámci požadavků, kterými budou zajištěny minimální možné dopady ZÚR JMK na životní prostředí a veřejné zdraví): *„Při výběru varianty koridoru záměru R52 Pohořelice – Mikulov – hranice ČR / Rakousko upřednostnit variantu „Základní ŘSD“ (DS04-A).“*

Alternativa „nulová“, která počítá jen s dílčími úpravami stávající komunikační sítě, není přijatelná, mj. proto, že je v rozporu se schválenou PÚR ČR 2008. Tato varianta neodpovídá veřejnému zájmu na realizaci dopravního spojení minimalizující negativní vlivy na obyvatelstvo a životní prostředí (např. bezpečnost dopravy, bezpečnost chodců, hluková a rozptylová situace v území apod.).

S ohledem na výše uvedené je tedy možné jako jediné uspokojivé řešení vnímat variantu „Základní ŘSD“, tj. variantu, jejíž trasování je shodné se stavbou dálnice R52 (D52) v úseku km 34,550 – 38,445, pro kterou bylo vydáno odvoláním napadené rozhodnutí dle § 56 ZOPK. Toto tvrzení nachází oporu i v nových ZÚR JMK, které byly v době vydání rozhodnutí Krajského úřadu ve fázi návrhu (03/2016 – portál JMK [http://www.kr-jihomoravsky.cz/archiv/oupsr/zur\\_jmk\\_4/WEB\\_NAVRH/](http://www.kr-jihomoravsky.cz/archiv/oupsr/zur_jmk_4/WEB_NAVRH/) (zejména II. ODŮVODNĚNÍ ZÚR JMK – Textová část – G. KOMPLEXNÍ ZDŮVODNĚNÍ PŘIJATÉHO ŘEŠENÍ – G.4. Zpřesnění vymezení ploch a koridorů vymezených v politice územního rozvoje a vymezení ploch a koridorů nadmístního významu, včetně ploch a koridorů veřejné infrastruktury, územního systému ekologické stability a územních rezerv, včetně stanovení využití, které má být prověřeno u ploch územních rezerv – G.4.1. Dopravní infrastruktura – str. 132 - 137) a dne 5. 10. 2016 je jihomoravští zastupitelé na svém zasedání schválili a vydali formou opatření obecné povahy.

Výběr varianty „Základní ŘSD“ je závěrem možno podpořit (nad rámce toho, co je uvedeno v odůvodnění odvoláním napadeného rozhodnutí) i rozsudkem NSS (ze dne 19. 12. 2014, č. j. 5 As 10/2013-38), kde je upřesněno vnímání požadavku na neexistenci jiného uspokojivého řešení dle § 56 odst. 3 ZOPK: *„Tím měl zákonodárce na mysli řešení (včetně konkrétních opatření k minimalizaci zásahů dotčení zvláště chráněných druhů), které je v době rozhodování správních orgánů skutečně reálné, nikoliv takové, které již bylo v předcházejících zmiňovaných procesech jakožto možná alternativa posuzovaného záměru vyloučeno.“*

Nehledě na vše výše uvedené je nutno závěrem doplnit názor NSS, který vyslovil v rozsudku č. j. 5 As 59/2013-57 ze dne 20. 02. 2015: *„Již ve správním řízení a poté i v řízení před městským soudem žalobci požadovali, aby správní orgány v řízení podle § 56 zákona o ochraně přírody a krajiny zkoumaly jiné varianty silničního spojení mezi Českou republikou a Rakouskem, konkrétně aby si vyžádaly biologické hodnocení celé trasy silnice R52 (D52), i celé trasy silnice R55 a následně vážily a porovnávaly negativní zásahy do biotopů chráněných živočichů a rostlin v obou těchto trasách. Toho však žalobci v řízení podle § 56 zákona o ochraně přírody a krajiny dosáhnout nemohou.“*

K této námitce MŽP, ve svém vyjádření ze dne 29. 11. 2017, pod č. j. MZP/2017/710/2085 sděluje následující: *Zákon č. 100/2001 Sb. neobsahuje explicitní ustanovení, podle něhož by posuzování konkrétního záměru bylo podmíněno předchozím provedením posouzení koncepce. Proces SEA je odborným podkladem pro schvalování územně plánovací dokumentace, případně pro schvalování na úrovni orgánů státní správy, zatímco cílem procesu EIA je získat odborný podklad pro navazující řízení. Obě stanoviska (stanovisko SEA a stanovisko EIA) jsou konzumována na jiné úrovni územního plánování a umístění/povolování staveb a případná zákonnost jednoho nemůže podmiňovat zákonnost druhého stanoviska. Postup, kdy je proces EIA předřazen procesu SEA tedy zákon nevylučuje, avšak tento postup není považován za žádoucí z*

důvodu absence hodnocení zmiňovaných širších vazeb v území a dalších hledisek, které by měly v průběhu procesu SEA poukázat na to, zda se bude jednat při pořizování územně plánovací dokumentace o potenciální problémové plochy a koridory v rámci posouzení vlivů na životní prostředí, veřejné zdraví a případně i na lokality soustavy Natura 2000. V dokumentu Vyhodnocení SEA ZÚR JMK byla výše uvedená hlediska zhodnocena a jako varianta s nižší intenzitou působení negativních vlivů na sledované složky životního prostředí byla hodnocena varianta DS04- A „Základní ŘSD“ oproti variantě DS04-B „Alternativní západní“. Metodika hodnocení SEA ZÚR JMK byla u obou variant totožná a tudíž nelze říci, že byla doporučena varianta v procesu SEA ZÚR JMK ovlivněna výsledkem procesu EIA. Jedná se o výhradní riziko (ale také právo) oznamovatele, pokud předloží do procesu EIA záměr, který bude teprve následně posuzován na strategické úrovni (např. v rámci ZÚR).

Dále byly spolkem „Voda z Tetčic z.s.“, tyto námitky dne 09. 08. 2017, pod č. j. MUMI 17030217 doplněny:

6. *Veřejná vyhláška oznamuje zahájení územního řízení, což je v zásadním rozporu s pravdou. Zahájení územního řízení bylo oznámeno již před mnoha lety, nyní se jedná o pokračování původního, mnohokrát přerušovaného, územního řízení. Je samozřejmé, že dispoziční právo k předmětu řízení, tedy k umísťované stavbě, je ovládáno žadatelem. Toto dispoziční právo však není bezbřehé, protože je ovládáno ustanovením správního řádu. Podle jeho § 45 odstavce (4) může žadatel zúžit předmět své žádosti. Tomu je třeba v předmětné věci rozumět tak, že žadatel zúží předmět své původní žádosti podané 25. 02. 2010, tedy zúží původní předmět řízení specifikovaný původní dokumentací pro umístění stavby. Může tedy z celkové délky úseku R5206 vyčlenit úsek km 34,550-38,445, ale jinak musí ponechat původní řešení ze dne žádosti 25. 02. 2010 beze změn. Žadatel však stavebnímu úřadu předložil v úseku R5206 km 34,550-38,445 zcela jiné řešení R5206, a to řešení naprosto rozdílné oproti řešení datovanému 25. 02. 2010, jako zúžení žádosti. Rozdílnost DÚR stačí dokumentovat změnami nivelety, jejím snížením či zvýšením, například nově navrženou estakádou přes slanisko a železniční trať. Tyto změny jsou velmi kuse, ale zcela jasně popsány v Technické zprávě s označením Úprava DÚR na straně 6: „Výškové vedení (niveleta) a šířkové uspořádání (návrhová kategorie) rychlostní silnice R52 jsou oproti původní dokumentaci DÚR upraveny.“ Další text s uvedením „...hlavních změn oproti původní DÚR uvádí stručně bod 3.6.2. této technické zprávy.“ Ze spisu není zřejmé, že žadatel uplatnil ustanovení § 41 odstavce (8) správního řádu o povolení změnit obsah podání, stavební úřad byl tedy povinen návrh na zúžení předmětu žádosti odmítnout a vyzvat žadatele k podání nové úplné žádosti. V řízení sp. Zn. STU/9043/2010/ALEL nelze vydat územní rozhodnutí.*

Odůvodnění zamítnutí námítky 6:

Námitka opět nemá zákonné náležitosti. Směřuje proti procesnímu postupu správního orgánu, jehož hodnocení přísluší nadřízenému orgánu. Žádost byla podána v roce 2010 a od té doby je vedeno jedno územní řízení, přičemž po zrušení prvního rozhodnutí vydaného v roce 2010, byla věc vrácena stavebnímu úřadu k novému projednání, které bylo několikrát, jak je popsáno v úvodu odůvodnění rozhodnutí, na žádost žadatele přerušeno. Následně byla podána žádost o pokračování v řízení, kde byla žadatelem využito ustanovení § 45 správního řádu, tedy žádost byla zúžena na úsek km 34,550-38,445 toliko na katastrální území Mikulov na Moravě a s ohledem na tuto skutečnost byla upravena projektová dokumentace, ke které se nově vyjádřily dotčené orgány, hájící zvláštní právní zájmy.

7. *Salámování stavby a rozpor s územně plánovací dokumentací. Podstatným problémem je stále opakovaný postup žadatele ŘSD, který záměr pozemní komunikace rozkrájí na salámová kolečka, tedy postupuje metodou „salami slicing“, a správním orgánům předkládá k řízení úseky neschopné samostatného provozu. Zářným příkladem může být takzvaný obchvat Znojma, kde jeho realizovaná část začíná a končí v poli, a to doslova.*



*Zde pak slepý úsek severně od MÚK Mikulov-sever také končí v poli. Krajský soud v Brně ve svém rozsudku 29A 27/2017, kterým zrušil rozhodnutí o dalším neposuzování úseku IV obchvatu Znojma, na straně 12 uvedl, že „...vhodným referenčním měřítkem (je) zejména otázka, zda se v případě dílčího záměru jedná o samostatnou a soběstačnou etapu komplexního záměru z pohledu provozního a funkčního ...“Rozsudek je samozřejmě o etapizaci v řízení EIA, myslíme však, že otázka samostatnosti a soběstačnosti etapy komplexního záměru z pohledu provozního a funkčního je vhodné řešit také v případě umisťování stavby, jinak to dopadne podobně jako ve Znojmě, kde realizovaná část obchvatu slouží jen k jízdě na kolečkových bruslích...V předmětné věci žadatel, státní organizace ŘSD, státní správě navrhuje do území umístit část stavby dálnice R52 km 34,550-38,445, která v km 34,550 začíná v poli, a která v km 38,445 není zakončená mimoúrovňovou křižovatkou z Mikulov-jih, ale jakýmsi provizorním napojením na stávající silnici I/52 před celnicí. ŘSD nedokáže vyřešit mimoúrovňovou křižovátku Mikulov-jih tak, aby byla v souladu se zákonem, a tento postup volí jen proto, aby bylo možno použít podklady územního rozhodnutí, ve kterých je zmíněno odlehčení dopravy na průtahu Mikulovem. V technicko-ekonomické studii k R52 je dokonce zmíněno, že obchvat Mikulova je jediným úsekem, který lze umístit bez ZÚR JMK pouze na základě ÚPD Mikulova. Tento důvod však nyní neexistuje, proto je navrhované a ekonomicky velmi náročné řešení neodůvodnitelné.*

Odůvodnění zamítnutí námítky 7:

Stavba R52 (D52) byla v rámci přípravy posouzena z hlediska EIA jako celek a následně byla žadatelem rozdělena na úseky. Předmětná projednávaná část stavby tvoří funkční celek, jenž je samostatně provozuschopným a uceleným tahem „obchvatu Mikulova“. Ve fázi přípravy jsou další etapy, které na tento první úsek navazují. Křižovátka MÚK Jih bude součástí další etapy a v tomto rozhodnutí bude propojení řešeno napojením navržené komunikace úrovnovým napojením na komunikaci I/52.

**7a.** *Momentálně platný územní plán Mikulova navrhuje v místě jižního ukončení předmětné stavby, tedy zhruba v km 38,445 plochu pro vybudování mimoúrovňové křižovátky Mikulov-jih. Pokud má být v tomto místě umístěna pouhá dálnice ukončená úrovnovým napojením silnice první třídy I/52, pak je předmětná stavba v rozporu s územním plánem Mikulova. Ani „provizornost“ napojení nemůže rozpor s ÚPD Mikulova odstranit.*

Odůvodnění zamítnutí námítky 7a:

Námítka nemá zákonné náležitosti. Posouzení souladu stavby s platnou územně plánovací dokumentací je věcí stavebního úřadu a kontrola přísluší nadřízenému orgánu.

Z hlediska ÚPD Mikulova je napojení v pořádku. ÚPD vymezuje plochu pro umístění R52 (D52) a znázorňuje výhledový stav v území, nebrání tedy umístit takto předloženou stavbu. Detailní umístění a tvar křižovatek v územním plánu je regulačním prvkem, který územnímu plánu nepřísluší a je věcí projektanta, aby ve vymezené ploše pro příslušnou stavbu navrhl její parametry, tvar, případně umístění křižovatek a jejich tvary.

**7b.** *A zejména také nadřazená územně plánovací dokumentace. Zásady územního rozvoje JMK z roku 2016, navrhuje přímo v místě navrženého provizorního úrovnového napojení dálnice na stávající silnici I/52 mimoúrovňovou křižovátku. Předmětná stavba je v rozporu se Zásadami územního rozvoje JMK a ani „provizornost“ napojení nemůže rozpor se ZÚR JMK odstranit.*

*S návrhem státního investora na umístění stavby státní správa nemůže souhlasit a územní rozhodnutí nemůže vydat, protože je v zásadním rozporu s ÚPD města a ÚPD kraje, které souladně v místě provizorního napojení navrhuji mimoúrovňovou křižovátku. Dalším důvodem nemožnosti umístit provizorní napojení je neodůvodnitelné mrhání veřejnými finančními prostředky, kdy provizorní napojení bude nejprve realizováno a poté zbouráno,*

*aby byla realizována křižovatka mimoúrovňová: dojde tak k dvojnásobné škodě. Do území lze umístit pouze takovou stavbu, která bude trvalého charakteru a bude v souladu s platnou územně plánovací dokumentací města a kraje. Požadujeme zastavení předmětného řízení, odstranění slepého úseku z dokumentace nebo její severní protažení až k silnici I/52, které odstraní nutnost zkapacitnění silnice II/414, doplnění dokumentace o mimoúrovňovou křižovatku Mikulov-jih a zahájení řízení nového o trvalé stavbě v souladu s ÚPD, to znamená k trase R5206.I, km 34,550-38,445.*

Odůvodnění zamítnutí námítky 7b:

Námítka nemá zákonné náležitosti, směřuje do kompetenci stavebního úřadu a nadřízeného orgánu. Tak jak již bylo popsáno v předchozí námítce soulad stavby s územně plánovací dokumentací posuzuje stavební úřad a křižovatka Jih bude posuzována v územním řízení pro další etapu stavby, která bude tuto křižovatku řešit.

8. *Provizorní jižní napojení je v rozporu s ÚPD města i kraje. Umisťovaná stavba dálnice R52, úsek km 34,550-38,445 tak nebude v podstatě nikam napojena. Začíná a končí „v poli“, když v jejím rámci bude umístěna pouze jediná mimoúrovňová křižovatka Mikulov-sever. Na jihu končí v km 38,445 těsně před „provizorním napojením“ na stávající I/52 z Mikulova: stavba je tedy samostatného provozu neschopná. Aby byla umisťovaná dálnice schopná provozu, je nutno umístit také mimoúrovňovou křižovatku Mikulov-jih, za tohoto stavu věci bohužel v jiném řízení, a předpoklad jejího umístění je tedy pouhou spekulací. Z tohoto důvodu je třeba z územního řízení vyřadit veškeré podklady, které jsou založeny na veřejném zájmu odlehčení dopravy ve městě Mikulov. Umístěním a realizací předmětné stavby s absencí jižního napojení k odlehčení dopravy v průtahu přes Mikulov dojít nemůže. Tento veřejný zájem tak v případě předmětné stavby neexistuje a nedá se použít pro zdůvodnění převahy veřejného zájmu stavby nad veřejným zájmem ochrany přírody. Existující výjimky vydané podle zákona 114/1992 Sb., tak nelze použít jako podklad územního řízení předmětné stavby. Typickým příkladem (kromě jiných výjimek v podkladech územního řízení) je text odůvodnění správního rozhodnutí AOPK SCHKO Pálava, č. j. SR/0050/JM/2016-8 datovaného 16. 08. 2016 na straně 7 (neoznačeno, jen spočítáno): „...Záměr je dále nutno posuzovat...V současné době je veškerá doprava (včetně kamionové tranzitní) svedena po I/52 do zastavěné části obce, což způsobuje kromě permanentní zátěže obyvatel a návštěvníků města hlukem, prachem a emisemi...Odvedení podstatné části dopravy mimo zastavěné části obce...V tomto smyslu tedy správní orgán vnímá posuzovaný záměr jednoznačně jako veřejný zájem. A dále na straně 13 (neoznačeno, jen spočítáno): „...Zájem na povolení výjimky z důvodů veřejného zdraví a veřejné bezpečnosti je naplněn především zlepšením životního prostředí obyvatel města Mikulov, bydlících v okolí stávající komunikace I/52...Odvedení podstatné části dopravy (především kamionové) mimo zastavěné části města bude mít nesporně pozitivní dopad na zdraví i bezpečnost veřejnosti. Tento význam je navíc umocněn skutečností, že Mikulov je takřka celoročně vyhledávanou turistickou destinací...“. Dalším příkladem je text odůvodnění správního rozhodnutí AOPK SCHKO Pálava, č. j. SR/0433/JM/16-3 datovaného 15. 07. 2016 na straně 3 (neoznačeno, jen spočítáno) „...Správní orgán považuje toto zdůvodnění veřejného zájmu za dostatečné. Současně bral také jako důležitý argument to, že současná situace spojená s průjezdem vozidel městem Mikulov je dopravně a společensky (hygienicky, hlukově, bezpečnostně, komunikačně) konfliktní a vybudování nového obchvatu města se celá situace výraznělepší. V tom spatřuje správní orgán další důvod veřejného zájmu.“ V předmětném řízení R52 km 34,550-38,445 tedy chybí výjimky, protože tyto jsou prokazatelně vydány k jiné stavbě, jejímž obsahem je jižní napojení Mikulov a jsou pro toto řízení nepoužitelné. Územní rozhodnutí tak nelze vydat ani pro vlastní dálniční úsek km 34,550-38,445. Je to další důvod k zastavení řízení a uvedení žádosti do souladu s ÚPD, tedy doplnění mimoúrovňové křižovatky Mikulov-jih.*

Odůvodnění zamítnutí námitky 8:

Námitka nemá zákonné náležitosti.

Stavba a její posouzení souladu s územním plánem a cíly a úkoly územního plánování stavební úřad posuzoval v části odůvodnění územního plánu výše a tudíž na tuto část odůvodnění i odkazuje. Stavba je tedy ve veřejném zájmu s veřejnou prospěšností na základě platného územního plánu města Mikulova a následně i ZUR JMK. Námitka týkající se vydání rozhodnutí o výjimce k jiné stavbě, se nezakládá na pravdě, jelikož podkladem pro vydání těchto rozhodnutí o výjimce podle zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, byly vydány na podkladě upravené projektové dokumentace v úseku km 34,550-38,445.

Napojení na stávající dopravní infrastrukturu je řešeno jako provizorní v podobě úrovňového křížení; stavba v úseku km 34,550 – 38,445 je tedy koncipována tak, že bude znamenat i samostatně funkční celek s pozitivy zejména pro město Mikulov – znamená tedy přínosy plynoucí z realizace dálnice R52 (D52) podstatným způsobem umocněné (zejména vzhledem k veřejnému zdraví a bezpečnosti) skutečností, že realizací předmětného úseku dojde k převedení

podstatné části stávajícího dopravního proudu z intravilánu Mikulova, neboť bude funkčně nahrazovat stávající silnici I/52 procházející zastavěným územím města. Z hlediska socioekonomických vlivů se stavba příznivě projeví na očekávaném snížení dopravní nehodovosti (úrazovosti) na stávajícím průtahu Mikulovem (ul. 28. října) vlivem přesunu větší části dopravy na obchvat (eliminace střetů s chodci a cyklisty, obecně bezpečnější a kapacitní trasa pro automobilovou dopravu, přesun emisí hluku a exhalací mimo zastavěné území, zvýšení plynulosti dopravy); analogický efekt lze očekávat i v případě snížení vlivu dopravy na veřejné zdraví osob v kontaktu se stávajícím průtahem. Úsek stavby v km 34,550 – 38,445 tak má v mnoha ohledech autonomní postavení a je schopný přispět ke zlepšení dopravní situace ve městě Mikulov nezávisle na vybudování navazujících úseků komunikace; současně však z hlediska budoucí realizace tento úsek představuje plnohodnotnou etapu dostavby kapacitní pozemní komunikace dálničního typu v rámci mezinárodní silniční sítě TEN-T.

Ve svém vyjádření ze dne 31. 10. 2017, pod č. j. 02338/JM/17 Agentura ochrany přírody a krajiny k této námitce uvádí: *Odborný pracovník AOPK (Mgr. Pavel Dedek) k této námitce uvedl „Agentura se v odůvodnění svého rozhodnutí č. j. SR/0050/JM/2016-8 zabývala existencí veřejného zájmu na realizaci stavby D52 ve dvou rovinách – v celkové (tedy zájmu na realizaci dálnice D52 Brno-Vídeň v celé délce) adilčí (mírou veřejného zájmu na realizaci předmětného úseku dálnice, i jako součásti definovaného celku). V obou rovinách shledala, že veřejný zájem existuje. Záměr tedy nebyl v řízení o výjimce dle § 56 ZOPK Agenturou posuzován jako vytržený úsek stavby, ale jako součást celkového záměru tak, jak je zakotven v koncepčních dokumentech národního i mezinárodního významu.“*

9. *Úvodem této námítky připomínáme, že předmětné územní řízení je vedeno od podání žádosti dne 25. 02. 2010, tedy více jak 7 roků. Z tohoto stavu, který nebyl stavebním úřadem vyřešen po nezákonném zúžení předmětu řízení, plyne mnoho potíží. Také ze zápisů z výrobních výborů, například z let 2013 a 2014, je prokazatelné, že projektové řešení předmětné stavby doznávalo nejrůznějších podob. Změny dokumentace pro územní řízení je tedy zásadně důležité podchytit tak, aby územní řízení a jeho veškeré podklady se vztahovaly pouze k jednomu technickému řešení stavby, a to k posouzení dokumentaci doložené k žádosti o pokračování územního řízení. Pokud tento požadavek nebude prokazatelně splněn a v řízení tedy bezpečně prokázán, je celé územní řízení zatíženo vadou nezákonnosti. Obecně k podkladům, zejména k vyjádřením a závazným stanoviskům, například Drážního úřadu, zn. MO-SOO 0212/16-4/Vb datované 22. 04. 2016, bod 1. „Stavba bude provedena podle projektové dokumentace předložené drážnímu úřadu. Případné změny...“. Ve většině vyjádření a závazných stanovisek není vůbec (natož přesně) specifikována žadatelem doložená dokumentace, pro kterou je vyjádření či závazné stanovisko vydáno. Taková vyjádření a závazná stanoviska jsou vágní, správní orgán vydávající územní rozhodnutí takové podklady územního řízení nemůže zákonně vztáhnout k dokumentaci pro územní rozhodnutí doložené k žádosti o územní rozhodnutí. Dokumentace, ke které je závazné stanovisko či vyjádření vydáno, musí být v závazném stanovisku specifikována vyčerpávajícím způsobem, v tomto případě zejména projektantem, číslem zakázky, označením varianty řešení a zejména datem dokumentace, ..., případně jiným způsobem, který nezaměnitelně dokumentaci specifikuje a nezaměnitelně ji sváže se závazným stanoviskem či s vyjádřením k ní. Většina z předložených závazných stanovisek a vyjádření umožňuje nekontrolovatelnost změn dokumentace. Musí být vydána nová závazná stanoviska.*

Odůvodnění zamítnutí námítky:

Námitka nemá zákonné náležitosti. Žádným předpisem není požadavek na specifikaci předložené projektové dokumentace pro vydání závazného stanoviska požadován. Proces vydávání rozhodnutí je nastaven tak, že před podáním žádosti na stavební úřad si žadatel opatří vyjádření, závazná stanoviska, rozhodnutí a jiné podklady potřebné pro posouzení stavby. Stavební úřad pak následně má povinnost oznámit dotčeným orgánům, že bylo zahájeno řízení a tyto pak mají

dle koncentrační zásady vydat další závazná stanoviska, případně si ověřit všechny skutečnosti rozhodné pro povolení stavby. Tedy i soulad vydaného závazného stanoviska s předloženou projektovou dokumentací. Této skutečnosti některé dotčené orgány využili (zapsáni v prezenční listině) a zúčastnily se veřejného ústního projednání. Stavební úřad neobdržel ani po veřejném ústním jednání žádné podání dotčeného orgánu, který by na takovou skutečnost, kterou deklaruje namítající, poukazoval. Dále stavební úřad z pohledu praxe uvádí, že vzhledem ke skutečnosti, že se v této fázi jedná o vydání územního rozhodnutí o umístění stavby a následně bude vedeno stavební řízení, ke kterému budou opětovně vydávána závazná stanoviska a jiná opatření dotčených orgánů, by bylo z pohledu projektanta i žadatele velmi krátkozraké, kdyby záměrně předkládal jiné dokumentace, jelikož by si jen přivodil možnost případného vydání změny územního rozhodnutí, což znamená další náklady a čas. Projektová dokumentace pro stavební úpovězení totiž musí být v souladu s vydaným územním rozhodnutím a ověřenou projektovou dokumentací pro územní řízení.

Ve svém vyjádření ze dne 31. 10. 2017, pod č. j. 02338/JM/17 Agentura ochrany přírody a krajiny k této námitce uvádí: *Pro vydání závazného stanoviska byla předložena projektová dokumentace – příloha 5, Úprava DÚR rychlostní silnice R52, stavba 5206 Perná – st. Hranice ČR/Rakousko., úsek km 35,550-38,445. Hlavním projektantem je označena firma Dopravoprojekt Brno a.s., Kounicova 271/13, 602 00 Brno, zde je uvedeno číslo zakázky 15-013-A1-DUR. Jako koordinátor projektu je uvedena společnost PK OSSENDORF s.r.o., Tomešova 503/1, 602 00 Brno a zde je uvedeno číslo zakázky 2014189. Součástí úvodní strany projektové dokumentace je identifikační tabulka s názvem stavby, datem 10/2015 a číslem zakázky 2014198. Protože je číslo zakázky 2014198 uvedeno přímo na identifikačním štítku s názvem stavby Rychlostní silnice R52..., Agentura v závazném stanovisku odkazovala na toto číslo zakázky. Patrně chybou je skutečnost, že k uvedenému číslu zakázky nebylo uvedeno i datum dokumentace. Rozhodně však lze ze spisu vedeného Agenturou zpětně doložit, jaké stavbě, v jakém řešení bylo uvedené závazné stanovisko vydáno. V tomto případě stačilo, aby se spolek Voda z Tetčic z. s. , IČ:22678956 dotázal Agentury.*

- 9a.** *Důkazem může být závazné stanovisko AOPK SCHKO Pálava č. j. 01416/JM/16 datované 26. 05. 2016, kde je dokumentace specifikovaná projektantem Dopravoprojekt a zakázkovým číslem 2014198, kdežto do územního řízení doložená dokumentace má zakázkové číslo 15-013-A1-DUR. Samozřejmě chybí datování dokumentace. Toto konkrétní závazné stanovisko tedy může být vydáno k úplně jiné dokumentaci, než jaká je nyní řešena v územním řízení. Dalším důkazem je závazné stanovisko AOPK SCHKO Pálava č. j. SR/0552/JM/2016-3 datované 12. 01. 2017, kde je dokumentace také specifikovaná projektantem Dopravoprojekt a zakázkovým číslem 2014 198, kdežto do územního řízení doložená dokumentace má zakázkové číslo 15-013-A1-DUR. Samozřejmě chybí datování dokumentace. Toto konkrétní závazné stanovisko tedy může být vydáno k úplně jiné dokumentaci, než jaká je nyní řešena v územním řízení. Zakázkové číslo 2014 198 je zakázkové číslo koordinátora projektu, nikoliv zakázkové číslo hlavního projektanta Dopravoprojektu. Nejdůležitější je však datování dokumentace, protože dokumentace stavby doložené k žádosti 25. 02. 2010 a dokumentace, o níž je nakonec v roce 2017 územní řízení vedeno, se za těch 7 roků vícenásobně měnila. Většina ostatních závazných stanovisek a vyjádření však dokonce neuvádí ani to, co výše uvedená závazná stanoviska SCHKO Pálava.*

Odůvodnění zamítnutí námítky 9a:

Námítka nemá zákonné náležitost.

Jak už bylo vysvětleno výše dotčený orgán má možnost si závazné stanovisko a předloženou projektovou dokumentaci v průběhu vedeného řízení zkontrolovat.

Skutečnost, že dotčený orgán použije jiný identifikátor zakázky, nemůže znamenat, že je závazné stanovisko neplatné. Dále stavební úřad sděluje, že zrovna dotčený orgán AOPK SCHKO

Pálava, je jedním z dotčených orgánů, kteří se veřejného ústního jednání zúčastnily, a byla jim projednáváná projektová dokumentace předložena bez připomínek z jejich strany.

- 9b.** *Dalším důkazem může být závazné stanovisko MěÚ Mikulov OŽP e. j. MUMI 16011777 datované dne 04. 05. 2016, jeho text na straně 3: „Žadatel dne 29. 04. 2016 doručil Městskému úřadu Mikulov, odboru..., doplnění předmětné žádosti a to o informaci o úpravě stavby SO 6320 a SO 6322 oproti původně předložené projektové dokumentaci.“ Přesto je dokumentace stále označována datací 10/2015 a má stejná zakázková čísla...*

Odůvodnění zamítnutí námitky 9b:

Námitka nemá zákonné náležitosti, jelikož nesměřuje k ochraně přírody a krajiny, ale k postupu dotčených orgánů a stavebního úřadu. Odůvodnění je shodné s předešlou námitkou, jelikož i tento dotčený orgán byl přítomný při veřejném ústním jednání a byl seznámen s předloženou projektovou dokumentací.

- 9c.** *Závazné stanovisko AOPK SCHKO Pálava č. j. SR/0552/JM/2016-3 datované 12. 01. 2017 ve svém závěru přiznává, že po vydání správního rozhodnutí o výjimce dle § 56 zákona 114/1992 Sb., č. j. SR/0050/JM/2016-8 ze dne 16. 08. 2016 došlo ke změně projektové dokumentace. V této souvislosti také upozorňujeme, že správní rozhodnutí o povolení výjimky ze zákazu podle § 43 zákona 114/1992 Sb., bylo datováno 15. 07. 2016 a je tedy nutně vydáno také k jiné dokumentaci, než která je předmětem územního řízení. Další podklady řízení a závazná stanoviska zatížená touto vadou nebudeme zde uvádět. Jejich kontrola a zejména náprava chybného stavu je věcí správního orgánu, který územní řízení vede.*

Odůvodnění zamítnutí námitky 9c:

Námitka nemá zákonné náležitosti.

Uvedený postup v případě závazného stanoviska AOPK ČR pouze dokládá, s jakou citlivostí byly případné změny vnímány, resp. při uplatnění maximální míry formalismu bylo opakovaně žádáno o závazné stanovisko, byla-li změna projektové dokumentace potenciálně významná vzhledem ke sledovanému zájmu. K obsahově obdobným námitkám, směřujícím k úpravě projektové dokumentace se již stavební úřad vyjádřil výše.

Ve svém vyjádření ze dne 31. 10. 2017, pod č. j. 02338/JM/17 Agentura ochrany přírody a krajiny k této námitce uvádí: *Agentura poukazuje na skutečnost, že takové závazné stanovisko vydáno nebylo, neboť počet spisů vedených Agenturou v roce 2016 končí číselnou řadou SR/0529/JM/2016. Kontrolou spisů vedených Agenturou zjištěno, že se jedná o závazné stanovisko č. j. SR/0522/JM/2016-3. V tomto případě došlo k úpravě dokumentace pouze v části intenzity ozelenění svahů komunikace, a to v návaznosti na vydanou výjimku dle § 56 ZOPK.*

- 9d.** *Podle dostupných informací Ministerstvo životního prostředí již jednou změnilo závazná stanoviska SCHKO Pálava vydaná pro R5206 na nesouhlasná. Stavba 5206.1 je pouhým úsekem stavby R5206, není tedy ani možno vydat, ani uznat vydaná souhlasná stanoviska na předmět územního řízení. Jediným důvodem jejich uznání mohou být zásadní změny v technickém řešení stavby, což je v podstatě důkaz našich tvrzení v úvodní námitce 6.*

Odůvodnění zamítnutí námitky 9d:

Námitka nemá zákonné náležitosti.

Znalost dřívějšího postojů MŽP a změn předchozích závazných stanovisek SCHKO Pálava na nesouhlasná vedla k podstatné a zásadní modifikaci způsobu technického řešení stavby, přičemž pro takto změněné řešení následně probíhala kompletní inženýrská činnost a následně byla vydána souhlasná závazná stanoviska příslušných dotčených orgánů. Námitka k nevydání územního rozhodnutí úseku stavby R5206 je tedy neopodstatněná.

Ve svém vyjádření ze dne 31. 10. 2017, pod č. j. 02338/JM/17 Agentura ochrany přírody a krajiny k této námitce uvádí: *Agentura poukazuje na skutečnost, že předložená žádost o vydání závazného stanoviska se týká pouze km 34,550-38,445 stavby R5206.1 pro katastrální území Mikulov na Moravě. Podle názoru Agentury se nejedná o totožnou stavbu a stejný rozsah, který byl posuzován v roce 2008. Pokud se jednalo o stejný rozsah a totožné řešení liniové stavby, pak je Agentura vázána právním názorem nadřízeného orgánu, kterým je MŽP.*

**9e.** *viz také námitka 12b). Závěrem k tomuto bodu... Změny zákonných příloh žádosti o vydání územního rozhodnutí a přerušení řízení z nedostatků žádosti, případně přerušení řízení po návrhu žadatele, jdou vždy k tíži žadatele. Jenom on musí zajistit, aby byla jeho žádost bezvadná a přílohy žádosti byly shodně a prokazatelně vztaheny ke konkrétní změně dokumentace, tedy ke konkrétnímu předmětu řízení. V předmětném řízení, které z viny žadatele ŘSD trvá již 7 roků, toto žadatel nezajistil. Nikdo tak nemůže vědět, účastníci řízení ani správní orgán, který územní řízení vede, ke které verzi dokumentace a k jaké její změně jsou závazná stanoviska a vyjádření vydána. Předpoklad založený jen na datu vydání vyjádření či závazného stanoviska, že je vydáno k poslední verzi dokumentace, je bez důkazu, tedy specifikace konkrétní verze dokumentu přímo v závazném stanovisku, jenom nepodloženou spekulací. Vyjádření, závazná stanoviska a obě výše zmíněná rozhodnutí tak nelze v řízení uznat jako podklady, pokud nebude prokázán soulad podkladové dokumentace DÚR pro vydání stanovisek, vyjádření a rozhodnutí s poslední dokumentací DÚR doložené do pokračování územního řízení, tedy pro vydání územního rozhodnutí. Nesouhlasíme se stavem, kdy jsme koncentrační podmínkou nuceni k podání námitek do územního řízení, jehož podklady nejsou prokazatelně vztaheny k dokumentaci doložené do územního řízení. Pozdější možnost vyjádřit se k podkladům rozhodnutí nedisponuje takovou právní silou, jako podané námitky k okamžiku koncentrace řízení. Takový procesní postup odmítáme.*

Odůvodnění zamítnutí námítky 9e:

Námitka nemá zákonné náležitosti. Ttéto námitce je opět shrnut obsah již výše uváděných a odůvodněných námitek a stavební úřad na ně opět odkazuje. Stavební úřad dále sděluje, že namítající se nebyl v průběhu celého řízení, trvajících, jak sám uvádí, 7 let, nikdy seznámit s předloženými podklady, ani se nezúčastnil žádného z veřejných jednání, které byly pro tuto stavbu vedeny. V případě, že by k novým závazným stanoviskům byla předložena jiná projektová dokumentace, riskoval by žadatel, jak již bylo uvedeno výše průběh a vydání tohoto rozhodnutí a následně by měl problémy při vydání dalšího stupně řízení, tedy stavebního povolení.

**10.** *Vodoprávní souhlas č. j. MUMI 17000030 datovaný 29. 12. 2016, vydaný podle § 17 vodního zákona 254/2001 Sb., neřeší škodlivé vlivy rozpuštěných solí zimní údržby povrchu dálnice, sváděných přes sedimentační nádrže do vodních toků a vsakovacích poldrů a příkopů. (Také tento souhlas specifikuje žadatelem podanou projektovou dokumentaci: Dopravoprojekt Brno a.s., č. zakázky 2014 198, bez uvedení data dokumentace.) Tímto problémem se nezabývá ani závazné stanovisko MěÚ č. j. MUMI 16011777 datované 04. 05. 2016, ani závazné stanovisko SCHKO č. j. 01416/JM/16 datované 26. 05. 2016, obě k dotčení významných krajinných prvků podle § 4 zákona 114/1992 Sb. Vypouštění srážkových vod znečištěných solemi může vážně narušit až úplně zničit ekosystém vodních toků, při jejich téměř bodovém zasakování pak i ohrozit kvalitu podzemních vod. Požadujeme tento problém řádně vyřešit, samozřejmě ke stavu úplného dokončení mezystátního tahu, jehož součástí dálnice 52 bude.*

Odůvodnění zamítnutí námítky 10:

Námitka nemá zákonné náležitosti.

Projekt předložil řešení zimní údržby inertním posypem. Současně je v něm však zakomponován systém odsolovacích nádrží a systém odsolení vzhledem k zákonným limitům, tento bude zprovozněn s dalšími etapami R5206.

**10a.** *Závazné stanovisko SCHKO č. j. 01416/JM/16 datované 26. 05. 2016, k dotčení významných krajinných prvků podle § 4 zákona 114/1992 Sb., obsahuje vnitřní rozpor. V odůvodnění dole na straně (Neoznačeno, jen spočítáno) 4 požaduje: „...Agentura...požaduje, aby investor stavby realizoval doporučený soubor opatření pro období realizace záměru v rozsahu, jak je uveden v dokumentaci...Pouze při respektování a realizaci doporučených...nedojde k jejich oslabení nebo zničení.“ Tento požadavek odůvodnění však není uveden v podmínkách závazného stanoviska.*

Odůvodnění zamítnutí námitky 10a:

Námitka nemá zákonné náležitosti.

Uvedeným popisem je spíše předložen souhrnný postoj AOPK ke stavbě 5206.1 a jejím vlivům – vnímáno tedy nikoliv pouze v optice § 4 zákona č. 114/1992 Sb., který řeší „pouze“ zásah významných krajinných prvků, pro který je vydáváno závazné stanovisko. AOPK uvádí nutnost realizace daných opatření v podmínce č. 9 v rozhodnutí dle § 56 zákona č. 114/1992 Sb. ze dne 16. 08. 2016, č. j. SR/0050/JM/2016-8.

Ve svém vyjádření ze dne 31. 10. 2017, pod č. j. 02338/JM/17 Agentura ochrany přírody a krajiny k této námitce uvádí: *V této námitce spolek poukazuje na vnitřní rozpor závazného stanoviska vydaného Agenturou pod č. j. 01416/JM/16, kdy v odůvodnění požaduje, aby investor realizoval doporučený soubor opatření ke zmírnění dopadu stavby rychlostní silnice R52 na životní prostředí. Jednak je část podané námitky textem vytrženým ze souvislosti, jednak je z textu zřejmé, že se jedná o doporučený soubor opatření pro období realizace stavby, který je součástí zpracovaného biologického hodnocení dle § 67 ZOPK. Agentura touto větou zdůraznila potřebu realizovat všechna opatření doporučená Mgr. Martinem Kinclem, která jsou uvedena v dokumentaci „Posouzení stavby 5206.1 z hlediska zájmů ochrany přírody a krajiny v intencích biologického hodnocení dle § 67 zákona č. 114/1992 Sb.“ (příloha F.8.2, datované 12/2015). Agentura se domnívá, že není zcela relevantní do podmínek závazného stanoviska uvádět opatření, která jsou již součástí předkládané projektové dokumentace. Na základě této úvahy Agentura žádný rozpor ve vydaném závazném stanovisku nespatřuje.*

**11.** *Připomínáme, že veškeré podmínky rozhodnutí, samozřejmě včetně podmínek ze závazných stanovisek, nesmí svojí obecností nebo vágností zapříčinit rozpor územního rozhodnutí s obecným požadavkem na rozhodnutí vyřčeným Ústavním soudem – výrok rozhodnutí musí být po obsahové stránce jasný, srozumitelný, přesný a určitý, aby mohl být závazný a vykonatelný. V dalších dvou bodech uvedeme pouze dva příklady z mnoha výskytů neurčitosti až vágnosti podmínek závazných stanovisek.*

Odůvodnění zamítnutí námitky 11:

Námitka nemá zákonné náležitosti. Je úkolem nadřízeného orgánu posoudit tento postup, ne účastníka řízení. Podmínky vydaných závazných stanovisek jsou zpracovávány do podmínek územního rozhodnutí.

**11a.** *Jako první příklad chyb uvádíme závazné stanovisko MěÚ Mikulov OŽP č. j. MUMI 16011777 datované 04. 05. 2016 o zásahu do VKP, které obsahuje podmínky vágního charakteru, např. podmínka první „...budou vedeny přednostně mimo plochu VKP“, podmínka třetí „...bude co nejvíce minimalizován pohyb stavební techniky.“ Atd...Obsah použitých termínů přednostně a co nejvíce nelze nijak konkrétně specifikovat, tedy ani účinně kontrolovat, a žadatel (investor či stavebník) si v podstatě ve významných krajinných prvcích, tedy v místech přírody s větší ochranou, může dělat, co se mu zlíbí. Lehce tak může dojít ke zničení funkce významného krajinného prvku. Nesouhlasíme také*



*s obecným hodnocením správního orgánu, že veškerý vliv stavby bude pouze minimální či nevýznamný.*

Odůvodnění zamítnutí námítky 11a:

Námítka nemá zákonné náležitosti.

K části námítky směřující k obsahu výrokové části závazného stanoviska, týkající se skutečnosti, že stavba bude vedena přednostně mimo, plochu VKP stavební úřad sděluje, že závazné stanovisko je kladné, tedy souhlasí s návrhem tak, jak byl předložen a zásah do významných krajinných prvků byl dotčeným orgánem posouzen a odůvodněn následovně:

*Pro stavbu rychlostní silnice R52, stavbu 5206 Perná – státní hranice ČR/Rakousko byla zpracována studie vlivu stavby na krajinný ráz pro upravená územní řízení. Studie byla vypracována pod vedením doc. Ing. arch. Ivana Vorla, CSc. Studie pochází z května 2015. Ze závěrů zpracované studie vyplývá, že zásah navrhovaného záměru do přírodních hodnot nebude tak silný, že by představoval snížení hodnot krajinného rázu nebo degradaci významu přírodně cenných lokalit tak, že by došlo ke změně rázu krajiny. Úhrnný vliv na rysy a hodnoty přírodní charakteristiky je klasifikován jako slabý až středně silný. V rámci studie byl vyhodnocován vliv na rysy a hodnoty kulturní a historické charakteristiky území a na základě vyhodnocení definovaných indikátorů důležitých znaků v území byl úhrnný vliv klasifikován jako slabý až středně silný. V tomto případě je konstatováno, že v důsledku zvýšení provozu, zkapacitnění komunikace, provedení terénních úprav a doplnění technické infrastruktury v území dojde ke změně charakteru a vzhledu krajiny, přesto je tento vliv hodnocen jako středně silný. Předložené posouzení vlivu stavby na krajinný ráz se zabývá i hodnocením vlivu na významné krajinné prvky (dále jen „VKP“). Omezení či snížení významu VKP v krajině se může projevit jak fyzicky (přímý zásah do území VKP), tak vizuálně. V okolí navrženého záměru se vyskytují pouze VKP ze zákona (3 x vodní tok a 2 x les). Stavbou obchvatu Mikulova dojde k fyzickému zásahu do některých VKP, ale převážně se jedná o zásah do ne příliš významných vodotečí a lesních pozemků – větrolamů, ve špatném zdravotním stavu. Vliv stavby v souhrnu byl vyhodnocen jako slabý. Studie vlivu stavby na krajinný ráz hodnotí i vliv dopravní stavby na kulturní dominanty. V tomto případě se cenné kulturní dominanty objevují především ve vazbě na vlastní historické jádro města Mikulov, které je současně Městskou památkovou rezervací Mikulov a dále pak na Svatý kopeček s řadou sakrálních staveb křížové cesty. V posouzení je uvedeno, že navržený záměr vzhledem ke svému charakteru stavby a trase mimo tato významná historická centra nemůže mít takový vliv, aby snížila význam těchto dominant. Navržený záměr v tomto případě nemá vliv na kulturní dominanty v území. Stavba rychlostní silnice R52, stavba 5206 Perná – státní hranice ČR/Rakousko byla posuzována i v pohledech z vysoko položených míst, případně hojně turisticky navštěvovaných tras, v úseku 2 km od osy komunikace. Tato místa byla označena jako referenční trasy. Na základě vyhodnocení vizuálního uplatnění rozšířené komunikace, je hodnoceno její uplatnění v okolní krajině jako slabé, tedy jedná se o slabý vliv na hodnoty krajinného rázu v trase komunikace.*

K dalším podmínkám stavební úřad sděluje, že nejsou podmínkami pro územní rozhodnutí a jsou podmínkami pro provádění stavby a jejich upřesnění bude předmětem stavebního řízení.

**11b.** *Druhým příkladem z mnoha je závazné stanovisko KrÚ JMK č. j. JMK 19206/2016 datované 22. 02. 2016, které v podmínce 2. Váže stavbu předmětnou na stavbu zkapacitnění II/414 slovy „...jinak než krátkodobě.“ Takto stanovená podmínka je svou neurčitostí zcela vágní povahy. Obsah použitého termínu krátkodobě nelze nijak konkrétně specifikovat a přetěžování kapacity silnice II/414 (zde o 200%) tak není časově nijak omezeno, se všemi z toho plynoucími důsledky, například na bezpečnost, která je jinak správními orgány v jejich výtvorech nadužívána. Naopak v tomto závazném stanovisku je správně specifikována dokumentace... datované 10/2015.*

Odůvodnění zamítnutí námítky 11b:

Námítka nemá zákonné náležitosti.

Ve vyjádření ze dne 01. 11. 2017, pod č. j. JMK 151366/2017 Krajský úřad, odbor dopravy uvádí následující:

*Nevymezení kvantitativní hranice nelze v žádném případě považovat za vadu stanoviska. Předně je třeba k uvedené námítce uvést, že citace „jinak než krátkodobě“ je účelově vytržena z kontextu celé podmínky č. 2. Z jejího textu vyplývá, že uvedená situace nemusí vůbec nastat. S ohledem na*

způsob výstavby významných dopravních staveb „po etapách“, je zcela běžné využití silniční sítě k dočasnému převedení provozu v době výstavby dálnic. Možnou vzniklou situaci využití silnice II/414 po převedení provozu mezi R52 (D52) a silnicí I/52, pokud by teoreticky nastala, je zcela relevantní z hlediska řešení silnic II. a III. Třídy omezit na nejnižší možnou míru a s ohledem na současnou znalost stavby. S přihlédnutím ke skutečnostem, že jsou v současné době platné Zásady územního rozvoje Jihomoravského kraje, ve kterých je vymezen koridor DS04 pro záměr D52 Pohořelice – Mikulov – hranice ČR/Rakousko, lze předpokládat pokračování projektové přípravy dalších úseků stavby D52 tak, aby provoz v době výstavby dálnice D52 měl co nejnižší dopad na stávající silniční síť. Přesně kvantifikovat lhůtu, pro kterou je možné provoz připustit, by mohlo vést k ne hospodárnému řešení (a o hospodárnost jde i podatel), pokud by např. harmonogram v dalších stupních dokumentace byl nucen z technologických důvodů stanovenou lhůtu překročit třeba jen o týden. Krátkodobé využití je třeba chápat tak, že jde o dobu v rámci etap jedné stavby D52 nebo dobu mezi dvěma na sebe bezprostředně navazujícími stavbami či etapami D52.

- 12.** Dále požadujeme, aby souvislost mezi obchvatem Mikulova R5206.1 a nutným zkapacitněním silnice II/414 a nutnou přestavbou křižovatky silnic I/52 a II/414 a II/421, nebyla alibisticky převáděna až do fáze stavebního povolení (viz závazné stanovisko výše, v bodu 10b), ale byla vyřešena v územním řízení. V dokumentaci pro územní rozhodnutí (také Souhrnná technická zpráva, strana 14) jsou tyto stavby označeny jako stavby „související“, což není pravda, jinde jako „podmiňující“, což je pravdě jen o trochu blíže. Pokud umístění předmětné stavby R5206.1 vyžaduje zkapacitnění II/414 a úpravu křižovatky I/52, II/414 a II/421, musí být současně umístěny i tyto stavby, zejména pokud přímo navazují na MÚK Mikulov-sever.

Odůvodnění zamítnutí námítky 12:

Námítka nemá zákonné náležitosti.

Stavební úřad dále sděluje, že tyto stavby jsou součástí územního rozhodnutí a umísťují se. Stavební úřad musí rozhodovat o návrhu tak, jak byl předložen. Je věcí žadatele, jak si rozčlení stavbu, aby byla pro něj realizovatelná. K problematice potřeby zkapacitnění se již výše vyjádřil a vysvětlil Krajský úřad Jihomoravského kraje, odbor dopravy. Nutnost umístění úpravy křižovatky I/52, II/414 a II/421 je v tomto územním řízení irelevantní, jelikož tato potřeba bude zřejmá až v době realizace R52 (D52) a navazujících etap, tedy v souvislosti s plynulostí výstavby a pokud bude úprava v intencích stávajících komunikací, tak ani územní rozhodnutí nebude vyžadovat a bude předmětem toliko stavebního povolení.

- 12a.** Pokud umístění předmětné stavby R5206.1 bude příčinou zásadního nárůstu dopravy na silnici II/414 (podle technické zprávy na straně 15 nárůst o 200%), tedy nárůstu takového charakteru, který vyžaduje realizovat zkapacitnění silnice II/414 a úpravu křižovatky, pak v podkladech předmětného řízení chybí Stanovisko EIA, které by tuto nutnost respektovalo a vyhodnotilo zatížení životního prostředí podél zatěžované trasy silnice II/414. Podklady řízení, stanoviska EIA z roku 2005 a 2016, jsou pro vydání rozhodnutí nedostatečné.

Odůvodnění zamítnutí námítky 12a:

Námítka nemá zákonné náležitosti.

Uvedený postup je v předmětné aktuálně platné legislativě řešeno zejména v § 9a odst. 4 zákona č. 100/2001 Sb. (na základě novelizace zákona č. 100/2001 Sb. zákonem č. 39/2015 Sb.) – tzv. verifikační závazné stanovisko (VZS), resp. závazné stanovisko k ověření změn záměru. Postup v souladu s tímto § byl učiněn, přičemž jeho výstup (nevydání VZS) lze vnímat tak, že nedošlo ke změnám záměru (oproti procesu EIA), které by mohly mít významný negativní vliv na životní prostředí, zejména ke zvýšení jeho kapacity a rozsahu nebo ke změně jeho technologie, řízení provozu nebo způsobu užívání.

K této námitce MŽP, ve svém vyjádření ze dne 29. 11. 2017, pod č. j. MZP/2017/710/2085 sděluje následující: *Příslušný úřad z hlediska posuzování vlivů na životní prostředí posuzuje pouze ty záměry, které mu jsou k posouzení předloženy oznamovatelem. V případě, že případné zkapacitnění silnice II/414 naplní dikci některého z bodů přílohy č. 1 k zákonu, bude třeba jej podrobit příslušným krokům dle zákona.*

**12b.** *Zásadně také nesouhlasíme, aby jen z důvodu nezákonného salámování stavby byly vynakládány veřejné prostředky na zkapacitňování silnice II/414, které by při jiné etapizaci nebylo vůbec zapotřebí. (Viz také doporučení PČR č. j. KRPB-32126-1/ČJ-2016-0600DP-SED datované 14. 04. 2016. V textu tohoto odůvodnění PČR je uvedeno: „Na Odbor služby dopravní polici Krajského ředitelství Jihomoravského kraje byla doručena žádost o vyjádření ke stavbě „R52, stavba 5206 Perná – st. Hranice ČR/Rakousko“ – DÚR. Jedná se o stavbu výhledové, směrově dělené komunikace v úseku k. ú. Mikulov na Moravě. K žádosti byla předložena projektová dokumentace zak. č. 2015 239, kterou vypracoval Ing. Petr Loskot v lednu 2016.“ Také toto vyjádření je důkazem k námitce 9. neustálých změn DÚR i po datu uvedeném na výkresech DÚR 10/2015.*

Odůvodnění zamítnutí námitky 12b:

Námitka nemá zákonné náležitosti.

Stavební úřad rozhoduje o návrhu tak, jak byl podán a nepřísluší mu posuzovat ekonomickou stránku stavby. Tato problematika již byla odůvodněna výše v podaných námitkách účastníků řízení a stavební úřad na ně odkazuje.

**13.** *Povolující orgán musí velmi důkladně zkoumat, zda jím umisťovaná stavba R5206.1 specifikovaná dokumentací datovanou 10/2015 přesně souhlasí s variantou 1x, pro kterou bylo vydáno stanovisko EIA v roce 2005. Tedy zda varianta 1x EIA 2005 a ověřovací stanovisko MŽP 2016 obsahují například mimoúrovňové křižovatky či doprovodnou komunikaci k umisťované dálnici a řeší jejich vliv na životní prostředí. Důležité také je, jaký záměr byl v roce 2003-2005 posuzován ve smyslu významnosti komunikace, a tedy jejím napojení na transevropskou síť TEN –T. Pokud zjistí rozdíl, je to další důvod k zastavení řízení.*

Odůvodnění zamítnutí námitky 13:

Námitka nemá zákonné náležitosti.

Tato činnost v mnohém přímo nepřísluší stavebnímu úřadu, nýbrž MŽP, a to v rámci tzv. verifikačního závazného stanoviska (VZS, dle § 9a odst. 4 zákona č. 100/2001 Sb.). Tento postup byl učiněn se závěrem, že nedošlo ke změnám záměru, které by mohly mít významný negativní vliv na životní prostředí – závazné stanovisko k ověření změn záměru v souladu s § 9a odst. 4 zákona (tzn. VZS) se tedy nevydává. Žádost byl apodána na etapu, která je v souladu s koridorem vymezeným v Zásadách územního rozvoje Jihomoravského kraje, stejně jako s územním plánem města Mikulova, což je podrobně popsáno v části odůvodnění, týkajícího se souladu stavby s územně plánovací dokumentací. Stavební úřad odůvodnění této námitky na něj odkazuje.

K této námitce MŽP, ve svém vyjádření ze dne 29. 11. 2017, pod č. j. MZP/2017/710/2085 sděluje následující:

*Soulad vydaného stanoviska EIA s územně plánovací dokumentací je v kompetenci příslušného stavebního úřadu.*

*Případné změny záměru byly MŽP, OPVIP ověřovány v rámci institutu tzv. coherence-stamp, kdy oznamovatel - v souladu s § 9a odst. 4 tehdy platného znění zákona – musel nejméně 30 dnů před zahájením navazujícího řízení předložit příslušnému úřadu dokumentaci pro příslušné navazující řízení včetně úplného popisu případných změn oproti záměru, ke kterému bylo vydáno stanovisko EIA. ŘSD se obrátilo na MŽP, OPVIP se žádostí o vydání závazného stanoviska k ověření změn záměru „Rychlostní silnice R52, stavba 5206 Perná – st. Hranice ČR/Rakousko“,*

které by mohly mít významný negativní vliv na životní prostředí, dopisem doručeným na MŽP dne 28. 12. 2016. Navazujícím řízením bylo územní řízení k záměru „Rychlostní silnice R52, stavba 5206 Perná – st. hranice ČR/Rakousko, úsek 34,550 – 38,445“. Oznámení o zahájení tohoto řízení obdrželo MŽP dne 3. 7. 2017. Součástí žádosti byl mimo jiné „Podklad pro vydání verifikačního závazného stanoviska (coherence stamp) pro úsek R52 5206.1 Obchvat Mikulova“ (Ekopontis, s.r.o. 2016) a CD s dokumentací pro územní rozhodnutí pro danou stavbu. Po prostudování poskytnutých podkladů k záměru „Rychlostní silnice R52, stavba 5206 Perná – st. Hranice ČR/Rakousko, úsek 34,550 – 38,445“ MŽP, OPVIP, dospělo k závěru, že závazné stanovisko k ověření změn záměru v souladu s § 9a odst. 4 tehdy platného zákona (tzv. coherence stamp) nevydá, protože změny záměru nebyly takového charakteru, aby mohly mít významný negativní vliv na životní prostředí. Vzhledem ke skutečnosti, že v předmětném správním řízení nebylo před nabytím účinnosti zákona č. 326/2017 Sb., tedy před 1. 11. 2017, rozhodnuto, upozorňujeme, že součástí podkladů pro vydání rozhodnutí musí být od 1. 11. 2017 závazné stanovisko vydané podle § 9a odst. 6 zákona. Stavební úřad by měl vyzvat žadatele, aby o vydání tohoto závazného stanoviska požádal postupem podle § 9a odst. 6 zákona. Věcně obdobnou žádost již sice podal žadatel dle § 9a odst. 4 zákona ve znění účinném do 31. 10. 2017, která byla v souladu s tehdy účinným zněním zákona vyřízena e-mailovým sdělením dne 4. 8. 2017, avšak od 1. 11. 2017 zákon zavedl nový požadavek na vydání závazného stanoviska.

- 14.** Porovnáním hodnot například záměru EIA 2003-2005 a předmětné věci (například Souhrnná technická zpráva, strana 15) zjišťujeme, že salámování záměru je ze strany ŘSD využito také k účelovému snižování denního počtu projíždějících vozidel. Denní počet vozidel projíždějících po předmětném úseku R5206.1 obchvat Mikulova musí být stanoven zásadně pro stav dokončení celé stavby, tedy té stavby pro kterou je shledáván převažující veřejný zájem stavby nad ochranou přírody, tedy minimálně propojení Brna s Vídní a také celé transevropské trasy mezinárodní dálniční sítě TEN-T s dlouhodobým výhledem. Na tomto veřejném zájmu jsou cele založena podkladová rozhodnutí o výjimkách podle zákona 114/1992 Sb., a to jak KrÚ JMK, tak SCHKO. Typickým příkladem (kromě jiných výjimek v podkladech územního řízení) je text odůvodnění správního rozhodnutí AOPK SCHKO Pálava, č. j. SR/0050/JM/2016-8 datovaného 16. 08. 2016 na straně 7 (neoznačeno, jen spočítáno): „...Zakotvení záměru včetně jeho trasování v koncepčních dokumentech národního i mezinárodního významu je závazkem České republiky, který správní orgán musí vzít v potaz při hodnocení, zda je záměr veřejným zájmem...Očekávaným přínosem vytvoření kvalitní a kapacitní sítě veřejných komunikací v rámci mezinárodní sítě TEN-T je i ...“ Pouze pro takto stanovený počet vozidel s obhajitelným rozdělením na osobní a nákladní dopravu pak lze zpracovávat nutné podklady rozhodnutí, například hlukové studie, studie znečištění ovzduší v okolí Mikulova vlivem dopravy, atd. Připomínáme, že správně stanovený počet vozidel tak může vyvolat potřebu vydání dalších podkladů řízení.

Odůvodnění zamítnutí námitky 14:

Námitka nemá zákonné náležitosti.

Námitka se věnuje skutečnosti, která není „salámováním“, ale etapizací výstavby záměru dopravního tahu. Etapa je přitom koncipována tak, aby znamenala i samostatně funkční celek s pozitivy zejména pro město Mikulov – znamená tedy přínosy plynoucí z realizace dálnice D52, podstatným způsobem umocněné (zejména vzhledem k veřejnému zdraví a bezpečnosti) skuteností, že realizací předmětného úseku dojde k převedení podstatné části stávajícího dopravního proudu z intravilánu Mikulova, neboť bude funkčně nahrazovat stávající silnici I/52 procházející zastavěným územím města.

Při znalosti dalších etap se jak hluková, tak rozptylová studie nevěnují pouze obchvatu Mikulova jakožto I. etapě, ale i dostavbě navazujících úseků D52 (v rámci studií uváděno jako III. etapa).

Je třeba konstatovat, že při zpracování Hlukové a Rozptylové studie byly použity intenzity dopravy pro nejvyšší zatížení, tedy cílový stav zprovoznění celého tahu D52/A5.

- 15.** *Rozhodnutí MěÚ Mikulov č. j. MUMI 16021146 datované 21. 06. 2016 o povolení připojení komunikací je podle výroku vydáno pro stavbu v úseku km 34,550-38,445. Rozhodnutí je zcela chybné až nesmyslné pro nesoulad staničení, např. km 30,395 (odrážka 1), km 30,366 (odrážka 2) je mimo úsek R5206.1 km 34,550-38,445. Také podmínka 1. výroku je zcela nesmyslná, protože stavbou R5206.1 budou komunikace II/414 a III/0523 přímo dotčeny, budou dokonce částečně zbourány a postaveny nové přeložky. Škody tak samozřejmě vzniknou... Toto rozhodnutí tak vydání územního rozhodnutí neumožňuje.*

Odůvodnění zamítnutí námitky 15:

Námitka nemá zákonné náležitosti.

Výše uvedené rozhodnutí je samostatným správním aktem a stavebnímu úřadu jej nepřísluší posuzovat. Dále stavební úřad doplňuje, že staničení je vztaženo ke km silnic II. tříd nikoliv k navrhované R52 (D52). Vydané rozhodnutí je tedy dle názoru stavebního úřadu správné.

K realizaci přeložek, bude nutné vydat rozhodnutí o zvláštním užívání dle § 25 z.č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů.

Dne 09. 08. 2017, pod č. j. MUMI 17030197, byly podány námitky Spolku „Děti Země – klub za udržitelnou dopravu“, IČ: 67010041Cejl 866/50a, 602 00 Brno:

Námitka:

- 1.** *MěÚ by měl pečlivě posoudit, zda stavba, doložená poslední verzi DÚR (velmi často měněné), je skutečně v souladu s ÚPD, tj. se ZÚR JmK (schválené 5. 10. 2016, nicméně na Krajském soudě v Brně probíhá od začátku července soudní spor o jeho zákonnosti) a s ÚP Mikulova.  
Děti Země mají vážné podezření, že tomu tak není, neboť stavba v průběhu 7 let doznala řadu změn.*

Odůvodnění zamítnutí námitky 1:

Námitka nemá zákonné náležitosti.

Posouzení souladu s územně plánovací dokumentací odůvodňoval stavební úřad v souladu s ustanovením § 90 stavebního zákona a jeho odůvodnění odkazuje na část odůvodnění týkající se zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje stejně jako i v části souladu s územním plánem Mikulova.

2. *MěÚ by měl pečlivě posoudit, zda stavba, doložená poslední verzi DÚR (velmi často měněné), má všechna potřebná správní rozhodnutí, závazná stanoviska a vyjádření, neboť v průběhu 7 let byla DÚR často měněna.*

*Děti Země mají vážné pochybnosti, že správní rozhodnutí, závazná stanoviska a vyjádření byla vydávána právě pro poslední verzi DÚR, takže je nezbytné, aby v každém takovém podkladu bylo jednoznačně seznatelné, k jaké verzi DÚR bylo vydáno (podobně účelové zmatky předvedl jiný zlovolný státní investor, tj. ŘVC ČR, který u stavby kanálu u Přelouče tak často a dlouho měnil DÚR a předkládal různé podklady, že sám NSS vyslovil ve svých 2 rozsudcích o povolení výjimky dle § 56 zákona č. 114/1992 Sb. značný podiv, takže povolené výjimky byly zrušeny mj. i proto, že nebylo zřejmé, jaké verzi stavby byly KÚ a MŽP vydány). Pokud u výše uvedených podkladů nebude jednoznačně identifikovatelné, jaké verze DÚR se týká, je pak povinností MěÚ, jak již opakovaně judikovaly správní soudy, vyzvat ŘSD ČR, aby si opatřil nový řádný podklad.*

Odůvodnění zamítnutí námitky 2:

Námitka nemá zákonné náležitosti.

Námitky obdobného obsahu a charakteru byly podány u předešlých namítajících a stavební úřad se k nim tedy nebude opakovaně vyjadřovat a odkazuje na jejich odůvodnění výše. Opětovně stavební úřad poukazuje na koncentrační zásadu, vyplývající ze stavebního zákona a subjekty, jenž se v průběhu inženýrské činnosti vyjadřovali, mají zákonnou možnost se seznámit se spisovou dokumentací včetně projektové dokumentace, předložené k řízení a ověřit si tak její verzi.

3. *MěÚ by měl pečlivě posoudit, zda spis se stavbou v poslední verzi DÚR (velmi často měněné) obsahuje skutečně všechna potřebná správní rozhodnutí, závazná stanoviska a vyjádření DOSS (kromě problémů dle bodu 2) a zda mají všechny zákonné náležitosti – po formální i obsahové stránce. Dle ustálené judikatury správních soudů je totiž povinností stavebních úřadů nejen nashromáždit všechna potřebné doklady, ale posoudit, zda jejich obsah je v pořádku a je tedy způsobilý být ve smyslu § 3 správního řádu podkladem pro řízení.*

*Děti Země mají vážné podezření, že tomu tak není (např. chybějí podklady na ochranu složek životního prostředí, např. na ochranu ovzduší), tzn. že všechny podklady nejsou nashromážděné, přičemž řada z nich není z hlediska právní/formální i věcné (viz bod 2. námitek) stránce plnit svou funkci (více níže).*

Odůvodnění zamítnutí námitky 3:

Námitka nemá zákonné náležitosti.

Povinnost shromáždit a požadovat všechny požadované podklady je věcí stavebního úřadu a k jeho kontrole je příslušný nadřízený orgán. Co se týče námitky k ochraně ovzduší, stavební úřad sděluje, že s ohledem na dopravní model Jihomoravského kraje, jenž výhledově po zprovoznění úseku R5206.1 uvažuje s intenzitami v roce 2035 vozidel/den 11200. Tedy MŽP není z hlediska zákona v tomto případě dotčeným orgánem. Dále stavební úřad doplňuje, že se jedná o extravilánové části mimo zastavěná území.

Odkaz na tuto skutečnost, je možné dohledat jednak v průvodní zprávě o zapracování připomínek a pak je také dopravní model doložen v kapitole F10 projektové dokumentace.

Z výše uvedeného vyplývá, že jsou splněny podmínky § 11 písm. b zákona č. 201/2012 Sb., který stanovuje, že MŽP není v tomto řízení a předloženém návrhu dotčeným orgánem.

Výzva MŽP k doložení těchto skutečností, není důkazem o tom, že tomu tak není, MŽP chtělo pouze doložit podklad - doplnit informace k rozhodnutí, zda jsou dotčeným orgánem, či vzít žádost zpět. Vzhledem k tomu, že MŽP není dotčeným orgánem, vzala se žádost zpět.

Žádná z navrhovaných komunikací s intenzitou nad 15000 tisíc ve výhledovém období nejméně 10 let, není v zastavěném území umístována.

MŽP není dotčeno svými zájmy a není tak ani dotčeným orgánem.

4. *Z medií a z prohlášení různých politiků se opakovaně uvádělo, že prioritně bude místo celé dálnice R52 Pohořelice – Mikulov – st. hranice délky asi 23,1 km postaven jen obchvat Mikulova na k. ú. Mikulova, neboť pro jeho umístění a povolení není nutné dodržovat zákony (laicky řečeno). Nicméně veřejná vyhláška umísťuje obchvat MIKULOVA jako stavbu R5206.1 i na k. ú. cizích obcí jako Perná, Dolní Dunajovice a Bavory, ačkoliv např. Perná a Bavory podle názoru Děti Země žádný koridor R52 ve svém ÚP nemají. Nelze tedy umístit obchvat MIKULOVA na těchto cizích k. ú., neboť není splněna základní podmínka stavebního zákona, tzn. doložit soulad stavby s ÚPD (soulad se ZÚR JmK a ÚP obce). Děti Země tedy navrhuje, aby bylo územní řízení buď zastaveno, nebo aby stavba obchvatu byla upravena tak, aby se skutečně nacházela jen na k. ú. Mikulova, pak politici slibovali.*

Odůvodnění zamítnutí námitky 4:

Námitka nemá zákonné náležitosti.

Stavební úřad pro vysvětlení sděluje, že předmět žádosti byl v průběhu řízení zúžen pouze na úsek ležící v katastrálním území Mikulov na Moravě. Veřejná vyhláška popisuje celý proces, tedy i původní žádost o vydání územního rozhodnutí stejně jako i její následné, vše je ve veřejné vyhlášce řádně okomentováno.

Tato skutečnost je ve veřejné vyhlášce uvedena na straně 4, tj. umísťování pouze na pozemcích v katastrálním území Mikulov na Moravě. Stejně tak i příloha – situační výkres, je uvedena jen ve zúžené verzi.

Spolek tedy nesprávně ve své námitce uvádí, že je stavba umísťována i na pozemcích v katastrálních územích Bavory, Perná a Dolní Dunajovice. Co se týče námitky, že stavba musí být v souladu jak s územním plánem obce, tak i se zásadami územního rozvoje, tam stavební úřad obecně sděluje, že zákon uvádí, že v případě rozporu záměru s územním plánem obce, avšak souladu se zásadami územního rozvoje, se rozhoduje podle nadřazené územně plánovací dokumentace, tedy se zásadami územního rozvoje. Tato situace však v tomto případě nenastává.

5. *Pokud bude územní rozhodnutí pro obchvat MIKULOVA vydáno, pak Děti Země žádají, aby každý stavební objekt (SO) byl jednoznačně určen svým parc. č., aby bylo jednoznačně seznatelné, zda taková parcela existuje, kdo je jejím vlastníkem a jaký SO na ní přesně bude. Tímto způsobem se tak předejde dalším problémům. Tento postup je přitom logický, neboť když by se umístil jen 1 SO, tak bude rovněž definován všemi konkrétními relevantními parc. č. Děti Země tedy očekávají, že příp. územní rozhodnutí bude obsahovat nejen přehled SO, ale ke každému i přehled relevantních parc. č., aby nevznikly pochybnosti o tom, kde se dotčený SO v prostoru přesně nachází.*

Odůvodnění zamítnutí námitky 5:

Námitka nemá zákonné náležitosti.

I tato námitka již byla výše odůvodňována a stavební úřad na ni tedy odkazuje. V územním rozhodnutí musí být vypsány všechny pozemky, respektive jejich parcelní čísla dle katastru nemovitostí, na kterých je stavba umístěna a musí být jednoznačně určeno, které objekty jsou umísťovány, mimo jiné k tomu slouží i grafická část projektové dokumentace, jenž je v případě vydaného územního rozhodnutí s nabytím právní moci potvrzena stavebním úřadem. Je tedy nadbytečné popisovat složité jednotlivé objekty na jednotlivých pozemcích do textu územního rozhodnutí, když jsou jednoznačně identifikovatelné v grafické části.

Územní řízení je zcela jednoznačně definuje pozemky, na kterých je stavba umístěna, což je pro účel zákona zcela dostatečné. A následně jsou slovně popsány jednotlivé stavební objekty, bez nutnosti určovat do textové podoby parcelní čísla jednotlivých stavebních objektů, jelikož toto je jednoznačně identifikováno, jak již bylo popsáno výše, v grafické části. Ani vyhláška 503/2006

Sb. v § 9 neurčuje povinnost, vypisovat jednoznačně konkrétní stavební objekty na dotčených pozemcích, respektive určeným parcelních číslech, pouze v bodě 1 určuje, že je nutné identifikovat stavbu na pozemcích s uvedením parcelních čísel v katastru nemovitostí.

Stavební úřad nemusí ve výroku územního rozhodnutí podrobně slovně specifikovat veškeré požadované údaje. Postačí, pokud v něm srozumitelně odkáže na projektovou dokumentaci, z níž jsou veškeré nezbytné informace zjistitelné. Pouhý slovní popis umísťované stavby totiž dle názoru Nejvyššího správního soudu není, zejména u členitých či jinak stavebně složitých staveb, s to přesně vytyčit jejich umístění, prostorově je vymezit či určit území dotčené jejich vlivy. Odkáže-li stavební úřad na konkrétní dokumentaci, učiní ji grafickou součástí výroku.

6. *MěÚ by měl pečlivě posoudit, zda ŘSD ČR předložilo k umístění skutečně funkční kus dálničního obchvatu Mikulova v km 34,550-38,445, aby do příp. vybudování zbytku dálnice R52 Pohořelice – st. hranice byla umísťovaná stavba využívána a nenastala situace jako při výstavbě obchvatu Znojma, kde se asi před 5-7 lety postavila jeho část, která ale neměla a stále nemá žádné funkční (pro automobilovou dopravu) význam, neboť není napojena na stávající silniční síť. Podle názoru Děti Země by bylo v rozporu s účelem stavebního zákona umísťovat stavbu, která nemá žádný užitek pro ČR (kromě jediného užtku, že stavební firmy získají peníze a budou mít zisk a někteří politici či úředníci získají úplatky).*

*Děti Země tedy očekávají, že příp. územní rozhodnutí bude obsahovat jasné důkazy o tom, že po realizaci stavby R5206.1 dojde k převedení veškeré automobilové dopravy ze stávající silnice I/52, která byla v 90. letech 20. století postavena jako obchvat Mikulova, takže stavba R5206.1 představuje obchvat obchvatu. Stávající silnice I/52 na území Mikulova se tak stane městskou zónou s dopravním označením a pro max. rychlost 30 km/h.*

Odůvodnění zamítnutí námitky 6:

Námitka nemá zákonné náležitosti.

I tato obsahově shodná námitka již byla podána výše jinými účastníky řízení a stavebním úřadem odůvodněna. Pro územní řízení byl předložen funkční kus dálničního obchvatu mezi MÚK Mikulov sever a připojením na I/52 u Celnice, který svými parametry odpovídá zařazení do budoucího uceleného tahu D52, po vybudování dalších úseků bude zcela prokazatelně použita jako navazující funkční kus dálniční sítě. Podstatou samotného projektování je zohlednit výhledový stav.

Co se týče námitky o městské zóně s rychlostí max. 30 km/hod., k tomu stavební úřad sděluje, že tato skutečnost je věcí města a kraje a projektová dokumentace se o takové skutečnosti nikde nezmiňuje. Namítající tedy předjímá skutečnosti, které ještě nenastaly a nejsou ani součástí tohoto návrhu ani v kompetenci stavebního úřadu. Co se týče části komunikace, která je navrhovaná severně od křižovatky MÚK sever, tak zde stavební úřad sděluje, že je věcí žadatele, kdy bude tato část fakticky realizována a je rozhodně ekonomičtější, když již bude projekčně a legislativně připravena, aby mohla realizačně plynule navázat na další části, respektive etapystavby R52 (D52).

7. *Předloženou stavbu R506.1 nicméně považují Děti Země za ukázkou tzv. salámovací techniky, kdy si ŘSD ČR účelově rozdělí nějakou silniční liniovou stavbu na mraky dílčích úseků, k nimž pak postupně, ale nesystematicky podle km, získává územní a stavební rozhodnutí, takže se jednak postaví „na přeskáčku“ různé nefunkční dílčí úseky a současně se nejprve postaví nejméně konfliktní úseky a nakonec ty nesložitější, a to s tvrzením, že už jiná cesta není zpět a „zlo už musí být dokonáno“ (poeticky řečeno).*

*Děti Země se domnívají, že předmětná stavba R5206.1 právě představuje tento případ, kdy z původní dálnice R52 Pohořelice – Mikulov – st. hranice (23,1 km) ŘSD ČR účelově vyčlenilo 3 úseky a nyní z úseku R5206 vyčlenilo stavbu R5206.1 jako obchvat Mikulova,*



*pak jeho koncové části (na severu délky cca 1,05 km a na jihu délky cca 0,75 km) a pak zbytek trasy až téměř k přehradě do cca km 28,5 (délky cca 5 km).*

*Děti Země navrhuje, aby územní řízení bylo pro nefunkčnost a nelogičnost a procesně-právní šikanóznost MěÚ a účastníků řízení zastaveno do doby, dokud ŘSD ČR nepředloží žádost pro celou stavbu R5206, jak ostatně požaduje opakovaně i ministr D. Tóš (MD), generální ředitel ŘSD ČR Jan Kroupa, ministryně K. Šlechtová (MMR) a R. Brabec (MŽP) při různých veřejných vystoupeních: jedno velké územní či stavební rozhodnutí, jedno odvolání, jedna žaloba, nikoliv stavby kouskovat tzv. salámovací technikou. Pokud tento odborný a politický pokyn ŘSD ČR v Brně úmyslně a účelově porušuje, nezbyvá, než aby MěÚ a jako garant zákonnosti zasáhl a ŘSD ČR jeho (zúženou) žádost zamítl.*

*Pokud souhlasné stanovisko EIA (2004) zvládlo ŘSD ČR získat pro celou stavbu R52 Pohořelice – st. hranice, pak neexistuje žádná odborná či zákonná překážka k tomu, aby ŘSD ČR nepředložilo žádost o územní rozhodnutí aspoň pro jednu ze tří částí této dálnice, tj. pro R5206.*

Odůvodnění zamítnutí námítky 7:

Námítka nemá zákonné náležitosti.

Stavební úřad k takto podané námitce uvádí, že je povinen rozhodovat o návrhu tak, jak byl podán a rozhodně mu nepřísluší řešit důvody, proč žadatel člení stavbu na více částí. Projednání celého úseku je v aktuálním čase nereálné i s ohledem na to, že při přípravě úseku 5206.1 neplatily ZÚR, jelikož byly soudně zrušeny. Pokud by tedy neplatila ZÚR, nešlo by ze zcela objektivních důvodů umístit stavbu R5206, jelikož v územních plánech ostatních obcí není koridor R52 (D52) zanesen.

Pokud lze technicky, technologicky a právně povolit alespoň část dálničního tahu, nemůže v přípravě tomuto investorovi nikdo bránit, neboť jedná v dobré víře z veřejného zájmu a k vytyčeným cílům, ke kterým se legislativně zavázali.

Tvrzení, že musí být postaven a posouzen celý úsek D52 je věcí čistě účelovou, kdy se spolky jednoznačně snaží mimo jiné i svou iniciativou na zneplatnění ZÚR 2016, zastavit stavbu R5206, jako celek. K požadavkům příslušných ministrů, se stavebnímu úřadu nepřísluší vyjadřovat, jelikož nejsou zakotveny v zákonech a příslušných vyhláškách, podle kterých stavební úřad postupuje při povolování staveb a k politickým pokynům stavební úřad ani přihlížet nemůže.

**8.** *MěÚ by měl pečlivě posoudit, zda ŘSD ČR předložilo skutečně kvalitní podkladové studie, zejm. hlukovou a rozptylovou studii.*

*Podle názoru Děti Hluková i Rozptylová studie vychází z nesprávného dopravního modelu, který se zcela vymyká predikcím dopravních intenzit z procesu EIA, z dalších zdrojů a především z reálných údajů zjištěných v roce 2015/2016. Obě studie tak zřejmě účelově jednak podhodnocují budoucí dopravní intenzity, aby nebylo nutné zajišťovat řádná protihluková opatření na ochranu veřejného zdraví na blízkou obytnou zástavbu kvůli níž se právě tento obchvat obchvatu staví, a jednak chybějí údaje těchto studiích, které by se týkaly celkové kapacity dálničního obchvatu (tj. aspoň na 40.000 vozidel/den), nikoliv na nějakou uměle stanovenou pro určitý rok (2020, 2030, 2040), ale je nutné do budoucna počítat s vlivy automobilové dopravy na okolí s naplněním celé kapacity této dálnice vozidly na 100 %.*

*Děti Země navrhuje, aby Hluková studie a Rozptylová studie, jejichž výpočty jsou odborným odhadem o 20-40 % podhodnocené vlivem podhodnoceného dopravního modelu (který je navíc tajný), byly přepracovány a předloženy znovu, včetně opatření v případě nadlimitních hodnot a včetně nových podkladových správních rozhodnutí, závazných stanovisek (např. od KHS JmK) či nových vyjádření DOSS.*

Odůvodnění zamítnutí námitky 8:

Námitka nemá zákonné náležitosti.

Opětovně stavební úřad sděluje, že obsahově obdobné námitky již byly podány výše jinými účastníky řízení. Děti Země účelově napadají intenzity, přitom vycházejí z údajů jenž nejsou závaznými tj. sčítání dopravy 2016. „Závaznými“ se stávají až dopravní modely JMK, jenž jsou teprve na intenzity z roku 2016 zpracovávány. Závazným podkladem pro projektovou dokumentaci byly intenzity modelu JMK z roku 2013, vycházející ze sčítání z roku 2010, zde je doloženo výhledové desetiletí až k roku 2035 – tedy doloženo „závazným“ modelem JMK.

Konkrétně Hluková studie (HBH Projekt, listopad 2014) a Rozptylová studie (HBH Projekt, listopad 2014) byly zpracovány s použitím intenzit dopravy ze studie R52 5206 Perná-st. hranice ČR/Rakousko, Etapové řešení obchvatu Mikulova, Stanovení intenzit dopravy (HBH Projekt, Ateliér ADIAS, listopad 2014) – tato dopravní studie vychází z dopravního modelu Jihomoravského kraje (HBH Projekt, Ateliér ADIAS, červen 2014) – obě studie jsou založeny na Celostátním sčítání dopravy z roku 2010 (CSD2010)

Intenzity dopravy a z toho vycházející studie (Hluková a Rozptylová) v Dokumentaci EIA (HBH Projekt, Ateliér ekologie, ENVIROAD, listopad 2003 (souhlasné stanovisko MŽP vydáno v květnu 2005)) byly zpracovány ve studii Silnice R52 Pohořelice – Mikulov, Stanovení intenzit dopravy na rychlostní silnici a na okolní komunikační síti (ADIAS., říjen 2003), která navazuje na Celostátní sčítání dopravy z roku 2000 (CSD2010) a vlastní směrové průzkumy z let 1998 a 1999. Výsledné hodnoty byly koordinovány s vyššími Rakouskými odhady (další vývoj ale potvrdil, že rakouské hodnoty intenzit byly velmi předimenzované).

Všechny výše uvedené studie intenzit dopravy vychází z dlouhodobých poznatků o vývoji dopravních vztahů, jsou ověřovány mnoha směrovými průzkumy a údaji z automatických sčítačů dopravy. V současné době (listopad 2017) jsou k dispozici výsledky Celostátního sčítání dopravy z roku 2016 (CSD2016, výsledky byly zveřejněny v květnu 2017) a na jejich základě probíhá aktualizace dopravního modelu Jihomoravského kraje. Hodnoty intenzit dopravy z jednotlivých CSD jsou ovlivňovány aktuální ekonomickou situací, metodickým způsobem zpracování dat, aktuálními uzavírkami atd. Výhledové zatížení silniční sítě je dáno výchozím rokem CSD, předpokládaným stavem silniční sítě v daném roce (předpokládané komunikace v provozu) a růstovými koeficienty zveřejňovanými ŘSD, v návaznosti na aktuální CSD. Hluková a Rozptylová studie jsou tedy zpracovávány na základě v dané době aktuálních údajů o intenzitách dopravy, a z nich plynoucího realistického odhadu zatížení silniční sítě, přestože navržená komunikace může kapacitně umožňovat převedení vyššího dopravního proudu (zatížení 40 000 vozidel se na základě dlouhodobého sledování dotčené silniční sítě (viz výše) jeví jako zcela

nereálné – kategorie silničních komunikací je navržena tak, aby vyhověla požadované úrovni kvality dopravy, a to i ve výhledovém období. Pro její posouzení se vychází z takzvané padesátirázové intenzity dopravy (intenzita dopravy, která je reprezentuje padesáté nejvyšší hodinové zatížení komunikace, resp. jízdního pásu). Na silnici I/52 u Mikulova je hodnota zatížení v této hodině až 14 % z roční průměrné denní intenzity dopravy (RPDI). Na ostatních úsecích silnice I/52 s rostoucím podílem dopravy na krátké vzdálenosti její hodnota klesá směrem k Brnu až na cca 10 % z RPDI.

Stavba tedy byla navržena na výhledový stav, který je podložen modely. Tvrzení o 40000 vozidel/ den je neopodstatněné a způsobil by zbytečné mrhání veřejnými financemi. Dopravní model JMK není nedostupným dokumentem a v předložené projektové dokumentaci je jednoznačně uveden v části F10.

K upřesnění stanovování intenzit stavební úřad sděluje, že v rozhodnutí Nejvyššího správního soudu č. 2698/2012 je uvedeno následující: Zatímco u ostatních záměrů výše uvedená hodnota vychází z konkrétních projektovaných hodnot (např. elektrárna o určitém výkonu), u dopravních staveb je stanovení této hodnoty komplikovanější. Zatížení životního prostředí je v případě dopravních staveb způsobováno především dopravou. Tato doprava však není přímo stavitelem dopravní stavby regulovatelná a snadno předvídatelná (na rozdíl např. od výkonu elektrárny) a může se v závislosti na řadě proměnných v čase měnit (ekonomická situace, sezónní vlivy atd.). Právě ke stanovení této zátěže slouží modelování dopravy a určování výhledových intenzit, které má co nejpřesněji určit pravděpodobné vytížení.

Ačkoliv právní řád přesnou metodiku posuzování vlivů koridorů na životní prostředí neupravuje, bylo by dle názoru soudu proti smyslu samotného posuzování SEA a EIA, aby se při stanovení možné zátěže vycházelo z paušálně stanoveného maximálního využití dané komunikace dle technických norem. Především s ohledem na to, že maximálního zatížení daná komunikace nemusí nikdy dosáhnout. Soud má v této souvislosti za zvláštní, že navrhovatelé vyčítají ZÚR nedostatečná zjištění a nízkou míru podrobnosti, v tomto případě však požadují založit celé posuzování pouze na základě paušálních hodnot.

Dále stavební úřad doplňuje, že vzhledem ke kladnému stanovisku Krajské hygienické stanice a vzhledem k vydanému závaznému stanovisku EIA a k procesu verifikace, úřad posoudil podklady jako zcela dostatečné.

9. *Mezi podklady ve spise je mj. studie Vegetačních úprav, která navrhuje výsadbu i místně nepůvodních druhů rostlin (popínavých rostlin), ačkoliv k jejich použití je nutné předložit dle § 5 odst. 4 a odst. 5 zákona č. 114/1992 Sb. výjimku ze zákona (ta ovšem ve spise není, čímž vzniká zákonná překážka pro vydání územního rozhodnutí).*

*Děti Země s návrhem Vegetačních úprav ve smyslu použití různých cizorodých druhů rostlin nesouhlasí, takže žádají, aby byla tato studie přepracována tak, že budou použity pouze místní druhy rostlin a pokud to nepůjde, tak nepoužívat žádné cizí rostliny a nechat tam jen trávu.*

*Děti Země dále v této studii postrádají informace, jaké druhy travin budou na tělese dálnice R5206.1 a doprovodných stavbách vysazeny, což je nutné také doplnit. V tomto smyslu navrhuje vysadit tzv. motýlí směs.*

Odůvodnění zamítnutí námitky 9:

Vegetační úpravy jsou v územním řízení jen návrhové a ke stavebnímu řízení budou upřesněny. Pokud by však vegetační úpravy byly místně nepůvodního druhu, výjimka by byla zajištěna, například k rozhodnutí o kácení dle § 8 zákona č. 114/1992Sb., o ochraně přírody a krajiny a v jeho výroku by byly vyjmenovány místně nepůvodní druhy, je důvodné, aby pak existovala výjimka.

V projektové dokumentaci, v části D. 8. 1 VEGETAČNÍ ÚPRAVY jsou popsány podmínky zájmového území (nadmořská výška/vegetační stupeň, fytogeografické členění, typy biochor) a je konstatováno, že „daným podmínkám je druhové složení navrhovaných dřevin přizpůsobeno“. Námitka má patrně na mysli některé druhy skupiny G – popínavá zeleň (zdomácnělé neofyty

*Parthenocissus quinquefolia* - loubinec pětistý či *Fallopia baldschuanica* - opletka baldžuánská; *Vitis amurensis* - réva amurská), které lze vnímat jako sporné – jsou navrženy za účelem začlenění PHS do krajiny (tento požadavek je nadřazen původnosti dřevin). Pokud bude konečná podoba vegetačních úprav tyto druhy obsahovat, bude o uvedené povolení v dalším stupni žádáno.

Podstatné informace o travinách jsou uvedeny mj. v pasáži „plochy budou osety směsí trav a dvouděložných rostlin místního původu a obohacena o rostliny z čeledi bobovité, zejména pak *vičenece ligrus*, který by měl tvořit minimálně 10% směsi“, přinejmenším zde je tedy možné vnímat zohlednění oprávněného požadavku na tzv. motýlí směs. Pokud není něco v návrhu vegetačních úprav explicitně uvedeno, je toto pro další stupně v potřebném rozsahu zohledněno v podmínkách rozhodnutí o výjimce dle § 56 zákona č. 114/1992 Sb. (KrÚ JMK ze dne 15. 08. 2016, č. j. JMK 118158/2016 – podmínka č. 7 až 9; AOPK ČR ze dne 16. 08. 2016, č. j. SR/0050/JM/2016-8 – podmínka č. 3 až 8)

K uvedné problematice stavební úřad odkazuje na výklad MŽP k ustanovení § 5 odst. 4 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, pod č. j. 410/444/97: *Podle této definice je geograficky nepůvodním druhem rostliny nebo živočicha druh, který není součástí přirozených společenstev určitého regionu. Pokud jde o obsah pojmu „přirozená společenstva“, popř. k jaké časové rovině je třeba tento pojen vztahovat, toto není zákonem ani jinou právní normou pochopitelně do detailu řešeno. Je tedy nutné vyjít z předpokladu, že přirozená společenstva jsou traková, která se na určitých stanovištích alespoň fragmentárně vyskytují či se zde ve stejných klimatických podmínkách vyskytovala v nedávné minulosti a je předpoklad, že kdyby tato stanoviště nebyla negativně ovlivněna člověkem, vyskytovat by se zde mohla i dnes. V zásadě se tedy tato definice vztahuje na přirozená společenstva posledního integrálního se zahrnutím všech glaciálních reliktů, které ovšem jsou organickou součástí právě těchto přirozených společenstev. Zákon používá pojem „druh“, nikoli „populace“, což dává osobám, které mají zájem na šíření a pěstování některých druhů, určitou volnost při manipulaci s geneticky dosti odlišnými formami, a je tedy značně benevolentní. Naopak z pohledu ochrany přírody by bylo do budoucna žádoucí zavést i pojem „geograficky nepůvodní populace“, neboť např. právě v lesnictví si dnes mnozí odborníci a praktici uvědomují, jaké škody (včetně hospodářských) přináší legální šíření nepůvodních genotypů (ekotypů apod.) v rámci jednoho druhu.*

- a) *Definice geograficky nepůvodního druhu je daná zákonem a je zcela jasná,*
- b) *Při požadavku na šíření geograficky nepůvodního druhu ve volné krajině a v národních přírodních památkách a přírodních památkách je nutný souhlas orgánu ochrany přírody,*
- c) *Šíření geograficky nepůvodních druhů ve zbývajících kategoriích zvláště chráněných územích (dále jen „ZCHÚ“) je ze zákona zakázáno; v případech, kdy jiný veřejný zájem výrazně převažuje nad zájmem ochrany přírody, je však možno udělit výjimku. Obecně lze říci, že za takový jiný výrazně převažující zájem lze považovat případy, kdy zavedením geograficky nepůvodního druhu do určité krajiny se posílí existující ekosystémy alepší se interakce uvnitř nich. Proto i v těchto částech ZCHÚ, které zahrnují silně antropicky pozměněné ekosystémy, je udělení výjimky k šíření geografických nepůvodních druhů možné. Vždy je však nutné posuzovat každý případ individuálně a vážit všechny důkazy, což je ovšem principem správního rozhodování obecně. V lesích ZCHÚ není zcela vyloučeno povolování rozšiřování geograficky nepůvodních druhů (byť jen na základě výjimky). Je pochopitelné, že zejména v národních parcích a národních přírodních rezervacích by povolování výjimek v odůvodněných případech bylo možné. Pokud jde o zvěř, je opět nutné individuální posouzení, přičemž v maloplošných ZCHÚ zřizovaných převážně pro ochranu přirozených společenstev bude přístup orgánů ochrany přírody podstatně přísnější, nežli v chráněných krajinných oblastech. Každý případ je však nutné posuzovat zcela individuálně.*

10. *Mezi podklady ve spise je mj. Migrační studie, z níž mj. vyplývá, že řada SO neumožňuje plnohodnotnou migraci různých druhů živočichů, ačkoliv v závěru ve stručnosti tvrdí, že*

*migrace je ve svém obecném souhrnu de facto zajištěná. Nicméně z předložených tabulek toto konstatování nevyplývá.*

*Děti Země žádají, aby Migrační studie byla přepracována tak, aby stavba umožňovala skutečně migraci, nikoliv formální. Např. nadregionální koridor, který mj. sloužil k migraci je trasou stavby přerušeny bez náhrady, aniž se migrační studie tímto problémem pečlivě zabývá.*

Odůvodnění zamítnutí námitky 10:

Stavební úřad této námitce sděluje, že Migrační studie (je součástí spisu, tedy projektové dokumentace v části F) je plně v souladu s metodickými doporučeními, na která se odkazuje v kapitole 4. Ty při navrhování migračních objektů pracují s tzv. migračním potenciálem (MP), který vychází ze skutečnosti, že pro úspěšné fungování migračního objektu musí být současně splněny jak vhodné ekologické podmínky (označované jako migrační potenciál ekologický – MPE), tak vhodné technické parametry (migrační potenciál technický – MPT). Celková pravděpodobnost funkčnosti objektu (migrační potenciál – MP) je definovaná jako součin MPE a MPT. Je-li tedy MPE některých druhů/skupin rovna nule (podmínka a vazby v krajině migraci druhů neumožňují již nyní), bylo by zcela nadbytečné a neekonomické MPT dimenzovat na parametry potřebné pro migrační prostupnost těchto druhů. Tento přístup je plně v souladu s pohledem předních odborníků na migrace, vč. AOPK ČR.

Upomínaný nadregionální biokoridor není přerušen stavbou 5206.1, nýbrž jednou z navazujících staveb dálnice R52 (D52). Pro dosažení maximální komplexnosti posouzení byla Migrační studie zpracována pro celý úsek od Novomlýnských nádrží po st. hranici ČR/Rakousko; přičemž nejen že není zásah nadregionálního biokoridoru proveden bez náhrady, nýbrž je zde poměrně velkoryse řešen realizací ekoduktu, který zohledňuje i širší krajinné souvislosti, resp. problematičnost stávajícího místa omezení dálkových migrací v prostoru zářezu silnice I/52.

Součástí stavby je navíc stavba ekoduktu SO 6216 Ekodukt přes rychlostní silnici R52 v km 38,401 50.

**11.** *Mezi podklady ve spise by měla být studie o vliv stavby R5206.1 na fragmentaci okolního území i v širším regionu, resp. Děti Země takovou studii ve spise nenašly. Není pak totiž jasné, jaký vliv navržená stavba, resp. SO, na tento faktor území má a zda v příp. negativního vlivu je možné navrhnout efektivní zmírňující opatření.*

*Děti Země žádají, aby do spisu byla vložena studie o vlivu dálničního obchvatu Mikulova na fragmentaci území, pokud opravdu chybí*

*([http://www.evernia.cz/publikace/Hodnoceni\\_fragmentace\\_krajiny\\_dopravou\\_cz.pdf](http://www.evernia.cz/publikace/Hodnoceni_fragmentace_krajiny_dopravou_cz.pdf)).*

Odůvodnění zamítnutí námitky 11:

K odůvodnění této námitky stavební úřad sděluje, že z metodického postupu MŽP plynou základní doporučující kroky při splnění jednotlivých stupňů/druhů dokumentací, současně s uvedením, že v praxi mohou existovat odchylky. Nicméně v tabulce 8. však vyplývají základní kroky jednotlivých fází, že pro DÚR plynou – základní technické řešení migračních koridorů, detailní migrační studie. Fragmentace je dále řešena v EIA a dále v Migrační studii.

Toto tedy bylo bezezbytku naplněno. Tvzení Děti Země, že není studie fragmentace krajiny – je nedůvodné, jelikož tato studie je dílčí součástí dokumentů.

Uvedené slovní spojení „fragmentace okolního území“ lze v odborné optice metodických doporučení z hlediska migrací vnímat ve vztahu k druhům či skupinám s obdobnými nároky (A – velcí savci, B – ostatní kopytníci, C – savci střední velikosti, D – obojživelníci a plazi, F – ptáci a netopýři), či ve vztahu k ekosystémům (G). Toto je plně řešeno zejména v rámci Detailní migrační studie (je součástí spisu v části F), příp. v rámci specializovaných studií (ornitologický průzkum, chiropterologický průzkum), které jsou vstupními podklady pro v mnohém souhrnný dokument zpracovaný osobou autorizovanou k provádění biologického hodnocení ve smyslu § 67 podle § 45i zákona č. 114/1992 Sb. – Posouzení záměru v intencích hodnocení podle § 67 zákona č.114/1992 Sb., v platném znění (je součástí spisu v části F).

Fragmentace – je součástí jak již bylo uvedeno výše, Migrační studie a dalších studií-chiropterologický průzkum, ornitologický průzkum, jenž jsou rovněž součástí dokumentace F.

- 12.** *Mezi podklady ve spise by měla být SOUHRNNÁ studie vlivu stavby na pohodu bydlení a kvalitu života blízkých dotčených obyvatel Mikulova při výstavbě obchvatu a během automobilového provozu, i když některé podkladové studie (např. Hluková, i když vadná) ve spisu jsou. Nicméně chybí souhrnná studie.*

*Např. v rozsudku NSS ze dne 2. 2. 2006, č.j. 2 As 44/2005 – 116 se mj. uvádí (cit.): „Pohodou bydlení“ lze podle jedné z možných definic, která se snaží tento pojem kategorizovat subjektivně, rozumět takový stav, kdy někdo bydlí v klidu, spokojeně, příjemně a šťastně (viz Marek Hanák, Pohoda bydlení, Právní rádce internetová verze, 28. 4. 2005, <http://pravniradce.ihned.cz/>). Z objektivistického úhlu pohledu lze „pohodou bydlení“ rozumět souhrn činitelů a vlivů, které přispívají k tomu, aby bydlení bylo zdravé a vhodné pro všechny kategorie uživatelů, resp. aby byla vytvořena vhodná atmosféra klidného bydlení; pohoda bydlení je v tomto pojetí dána zejména kvalitou jednotlivých složek životního prostředí, např. nízkou hladinou hluku (z dopravy, výroby, zábavních podniků, ze stavebních prací aj.), čistotou ovzduší, přiměřeným množstvím zeleně, nízkými emisemi pachů a prachu, osluněním apod.; pro zabezpečení pohody bydlení se pak zkoumá intenzita narušení jednotlivých činitelů a jeho důsledky, tedy objektivně existující souhrn činitelů a vlivů, které se posuzují každý jednotlivě a všechny ve vzájemných souvislostech (z obdobně pojaté definice vychází ve své praxi Ministerstvo pro místní rozvoj, viz Marek Hanák, cit. dílo). Nejvyšší správní soud se ve svém výkladu legálního pojmu „pohoda bydlení“ přiklání k druhé z výše nastíněných definic, tedy definici objektivistické, která lépe odpovídá ústavním principům zákazu libovůle a neodůvodněné nerovného zacházení (viz čl. 1 věta první Listiny základních práv a svobod), nicméně podotýká, že správní orgán při posuzování, zda je v konkrétním případě pohoda bydlení zajištěna, nemůže zcela abstrahovat ani od určitých subjektivních hledisek daných způsobem života osob, kterých se má stavba, jejíž vliv na pohodu bydlení je zkoumán, dotýkat; podmínkou zohlednění těchto subjektivních hledisek ovšem je, že způsob života dotčených osob a jejich z toho plynoucí subjektivní nároky na pohodu bydlení nevybočují v podstatné míře od obecných oprávněně požadovatelných standardů se zohledněním místních zvláštností dané lokality. V konkrétním případě žalobců tedy zhodnocení, zda vliv hluku produkovaného povolovanou stavbou nepřipustně snižuje pohodu bydlení, není proto pouze otázkou obsahu závazného stanoviska dotčeného orgánu, nýbrž je věcí autonomního posouzení stavebním úřadem či stěžovatelem po zhodnocení všech relevantních okolností, kterými jsou zejména objektivní výsledky hlukových měření, časový rozsah provozu pily (stavební úřad a ostatně i žalovaný tuto skutečnost zohlednili vymezením doby, po kterou smí být pila v provozu; otázkou zůstává, zda takové vymezení je dostatečné vzhledem k tomu, že pilu by podle rozhodnutí bylo možno provozovat i ve večerních hodinách a o víkendech), způsob užívání okolních staveb (pokud by se například jednalo o stavby užívané zejména k víkendové rekreaci, mohlo by pohodu bydlení výrazně zvýšit omezení provozu pily pouze na pracovní dny; pokud jsou okolní stavby užívány zejména k trvalému bydlení, lze zpravidla připustit, že v pracovní dny, kdy se obecně pracuje více než o víkendech, může požadavkům na pohodu bydlení odpovídat vyšší hladina hlukové zátěže než o víkendech či svátcích) a další doprovodné hlukové nebo jiné negativní zatížení (například hluk či spaliny z vyvolané dopravy posilující negativní účinky hluku z provozu pily, prach a piliny produkované při řezání dřeva, pokud se rozptylují po okolí, atd.). Je ovšem nutno zdůraznit, že požadavky na pohodu bydlení nelze absolutizovat a že určité zatížení okolí způsobuje každá stavba, přičemž po vlastnících okolních staveb je spravedlivé požadovat, aby takovéto zatížení snášeli, je-li přiměřené poměrům. Ostatně i normy soukromoprávní operují v právu imisí s pojmem zatížení „nad míru přiměřenou poměrům“ (§ 5 zákona č. 40/1964 Sb., občanského zákoníku, ve znění pozdějších*

*předpisů). Městský soud v Praze proto rozhodnutí stěžovatele zcela správně vytkl, že se otázkou pohody bydlení nezabývalo, když se při zvažování vlivu hluku produkovaného povolovanou pilou omezilo pouze na konstatování, že limitní hodnoty hluku nebyly překročeny. Správně rovněž poukázal na to, že z hlediska posuzování pohody bydlení je či může být relevantní, pokud limitní hodnoty jsou sice dodrženy, ovšem naměřené hodnoty hluku se pohybují u horních hranic přípustného rozmezí. Zcela důvodně soud též upozornil, že významnou roli při posuzování pohody bydlení z hlediska zatížení hlukem hraje časové rozložení produkce hluku v průběhu denní doby a v jednotlivých dnech týdne. Nejvyšší správní soud se toliko neztotožňuje se závěrem Městského soudu v Praze o tom, že kritéria, podle kterých byla ing. O. K., CSc. a RNDr. L. Ř. provedena měření hluku, jsou právně nezávazná.“*

Odůvodnění zamítnutí námitky 12:

Stavební úřad sděluje, že tento rozsudek nelze aplikovat na případ navrhované stavby R5206.1. Charakter ani časové rozložení dominantního hluku z dopravy se nemění (denní -noční doba), hlukové zatížení chráněných objektů naopak po výstavbě poklesne díky opatřením protihlukových stěn podél navrhované stavby R52 (D52) a současného snížení intenzity na stávající I/52.

Zákonná povinnost na zpracování Souhrnné studie na vliv stavby na pohodu bydlení a kvalitu života není v žádné vyhlášce, kterou se provádějí některá ustanovení stavebního zákona, stanovena. Dále pak není znám ani žádný metodický výklad příslušného ministerstva k této věci. Každá stavba má své individuality a nelze tak zcela jednoznačně aplikovat rozsudek z objektu „pily“ na liniovou stavbu.

Konečné posouzení o dostatečnosti podkladů – náleží jednak KHS JMK, která doložila k umístění stavby kladné závazné stanovisko a dále také stavebnímu úřadu v rozhodování o umístění stavby. Odůvodnění pohody bydlení a kvalitu života stavební úřad odkazuje na část odůvodnění, které se touto problematikou zabývá, konkrétně odůvodnění ustanovení § 25 odst. 1 vyhlášky č. 501/2006 Sb.

Dále stavební úřad sděluje, že uvedený požadavek nemá oporu v aktuálně platné legislativě. Rozsudek soudu k problematice stacionárního zdroje hluku (dle nařízení vlády č. 272/2011 Sb.) nelze aplikovat na hluk z dopravy na dálnicích. K posouzení o dostatečnosti podkladů má místně příslušný orgán ochrany veřejného zdraví (v daném případě KHS JMK) kromě Hlukové studie k dispozici mj. dopravně-inženýrské údaje; charakteru hluku z dopravy (časové rozložení v denní době či v rámci týdne) je v případě pozemní komunikace v mnohem lépe predikovatelný; nehrozí rizika nejistot, kterých si v případě stacionárního zdroje pily všímá soud ve svém rozsudku.

**13.** *Mezi podklady ve spise by měl být přehled, jakým způsobem byly zpracovány relevantní podmínky všech podkladových správních rozhodnutí, např. o výjimkách dle § 43 a § 56 zákona č. 114/1992 Sb., aby bylo zřejmé, že je předložená stavba, resp. DÚR, naplňuje a jakým způsobem a u jakých SO.*

*Současně by měl být ve spisu i tradiční přehled, jakým způsobem byly zpracovány přísné relevantní podmínky všech závazných stanovisek, zejm. závazné stanovisko EIA z roku 2016, aby bylo zřejmé, že je předložená stavba, resp. DÚR, naplňuje a jakým způsobem a u jakých SO.*

*Děti Země žádají MěÚ, pokud takové přehledy ve spise chybějí, aby vyzval ŘSD ČR k jejich doplnění, neboť jde o potřebný a užitečný podklad ve smyslu § 3 a § 2 odst. 4 správního řádu pro účastníky řízení i pro MěÚ.*

Odůvodnění zamítnutí námitky 13:

K této námitce stavební úřad sděluje, že v průvodní zprávě a v souhrnné technické zprávě jsou tyto požadavky zpracovány. Podmínky závazných stanovisek jsou zpracovány v podmínkách ve výrokové části územního rozhodnutí. Co se týče vydaných pravomocných rozhodnutí, k tomu



stavební úřad sděluje, že dle požadavků těchto rozhodnutí je zpracována projektová dokumentace a jelikož se jedná o rozhodnutí, která nepřísluší stavebnímu úřadu posuzovat, jelikož se jedná o individuální právní akty, je povinností projektanta a žadatele, jejich podmínky dodržovat a plnit a to jak při územním řízení, stavebním řízení, tak i při samotné realizaci stavby a jejím následném užívání.

K novému projednání územního řízení s veřejným jednáním dne 09. 03. 2018, byly podány obsahově stejné námitky účastníků řízení: dne 05. 03. 2018, pod č. j. MUMI 18010942 Spolek „Za čisté a klidné Modřice z. s.“, IČ: 22733248, U Hřiště 830, 664 42 Modřice, dne 28. 02. 2018, pod č. j. MUMI 18010469 Spolek „Občanské sdružení Dolní Dunajovice proti R52, z. s.“, IČ: 22732543, Hlavní 130, 691 85 Dolní Dunajovice, dne 28. 02. 2018, pod č. j. MUMI 18010365 Spolek Obchvat, z. s., IČ: 266 06 119, Stojanova 766/7, 669 02 Znojmo, dne 07. 03. 2018, pod č. j. MUMI 18011524 Spolek „Občané za D43 jako obchvat celého Brna, z. s.“, IČ: 75053446, Opálkova 758/16, Bystrc, 635 00 Brno, dne 07. 03. 2018, pod č. j. MUMI 18011517 Spolek „Nová Ves proti průtahu obcí a R52“, IČ: 22861980, Nová Ves 138, 691 23 Pohořelice, dne 27. 02. 2018, pod č. j. MUMI 18010222 Spolek „Občané za ochranu kvality bydlení v Brně-Kníničkách, Rozdrojovicích a Jinančovicích, z. s.“, IČ: 266 53 486, U luhu 23, 635 00 Brno, dne 08. 03. 20178 pod č. j. MUMI 18011761 Spolek „Pěkný jih z. s.“, IČ: 22725351, Moravanská 159/86, Přízřenice, 619 00 Brno, dne 09. 03. 2018, pod č. j. MUMI 18011905 Spolek „Občané za ochranu kvality bydlení v Brně – Bosonohách z. s.“, IČ: 26660407, Pražská 469/29, Bosonohy, 642 00 Brno, dne 06. 03. 2018 Alena Kališová, Sklepní 551, 691 85 Dolní Dunajovice, Kateřina Serbajlová, Spálený kopec 1205/3, 692 01 Mikulov, Pavel Serbajlo, Spálený kopec 1204/2, 692 01 Mikulov, dne 12. 03. 2018 – po zákonem stanovené lhůtě, pod č. j. MUMI 18012131 Spolek „Občanské sdružení za ochranu kvality bydlení a životního prostředí v Troubsku, z. s.“, IČ: 26986043, Hodakova 582/27, 664 41 Troubsko:

23. *Vyjádření AOPK ze dne 31. 10. 2017. č. j. 02338/JM/17, se nevypořádalo se všemi námitkami, které se týkají AOPK a byly AOPK předloženy. Za této situace, nemůže stavební úřad pokračovat v územním řízení, neboť k námitkám týkajícím se mandátu AOPK se nemůže vypořádat sám, neb není nadán příslušnou odborností. Pouze při řádném postupu AOPK, který se vyjádří ke všem do jeho působnosti směřovaným námitkám, může stavební úřad pokračovat v řízení, neb jinak si nemůže být jist, zda stanovisko AOPK není prokazatelně platné jako celek a nevyžaduje změnu.*

Odůvodnění zamítnutí námítky 23:

Námitka nemá zákonné náležitosti. Předmětné vyjádření je podkladem pro stavební úřad a je jedním z podkladů pro vypořádání námitek, které jsou v kompetenci stavebního úřadu. Pro odůvodnění námitek účastníků řízení, směřujících k závažným stanoviskům dotčených orgánů, se kterými se stavební úřad musí v rámci odůvodnění rozhodnutí vypořádat, slouží odůvodnění závažných stanovisek. Krok, ke kterému stavební úřad v průběhu řízení přikročil, tedy že požádal dotčené orgány o vyjádření k podaným námitkám, směřujících proti jejich závažným stanoviskům, není v žádném zákoně popsán a je v kompetenci stavebního úřadu, vypořádat se s podanými námitkami a stanovení postupu, jak podklady pro jejich odůvodnění získá.

24. *AOPK tvrdí, že shledala, že veřejný záměr na předmětném záměru existuje. To je však nedostatečné tvrzení, neb je nutné prokazovat převažující veřejný zájem, a ten jak AOPK dobře známo nikdy prokázán nebyl. Ostatně to dokazují i stanoviska AOPK vydaná v minulosti, kde se AOPK vyjadřovalo k alternativnímu řešení pro záměr dálničního spojení v oblasti, tj. k otázce nutnosti posoudit i možnost realizace dálnice v jiné trase, tj. s napojením na obchvat Břeclavi. Pokud tedy AOPK se odvolává na svá minulá stanoviska, pak se musí vypořádat s tím, že na dosavadní postup AOPK je možno nahlížet jako na rozporný, a tedy nesplňující požadavek, ab řízení bylo vedeno tak, aby bylo přesvědčivé a bezrozporné.*



Odůvodnění zamítnutí námitky 24:

Námitka nemá zákonné náležitosti.

Stavební úřad se domnívá, že veřejný zájem byl dostatečně AOPK prokázán a tento ostatně vychází i z jiných dokumentů, které procesu možnosti takto významné stavby předcházely – například vydané územně plánovací dokumentace, kterých se tato stavba týká. Co se týče možnosti realizace ztrasy s napojením na obchvat Břeclav, tam stavební úřad sděluje, že posouzení možnosti výběru tras již odůvodňoval výše v podaných námitkách a proto na ně odkazuje.

- 25.** *AOPK vydalo v dané věci výjimku dle ust. § 56 zákona č. 114/1992 Sb., avšak bez doložení naléhavých důvodů převažujícího veřejného zájmu. Došlo mj. k ignorování autorizovaných posouzení z hlediska zvláště chráněných území živočichů i rostlin, včetně mezinárodní ochrany v režimu NATURA 2000 a ochrany veřejného zdraví, a to např. autorizovaná posouzení RNDr. V. Kostkan, MUDr. J. Volf, Mgr. O. Volf, která jsou vyjádřeními AOPK v rozporu. Stavení úřad je povinen si tato autorizovaná posouzení doplnit do spisu a zajistit, aby tato posouzení byla plnohodnotně vzata v úvahu. Tato autorizovaná posouzení jsou ve vlastnictví státní správy, konkrétně orgánu nadřízeného stavebnímu úřadu Mikulov. Stavební úřad je povinen si tato autorizovaná posouzení prokazatelně vyžádat od svého nadřízeného orgánu, vložit je do spisu a stanoviska dotčených orgánů, které mají povinnost ve svých stanoviscích chránit zájmy ochrany přírody a krajiny a veřejného zdraví (tj. i znečištění ovzduší a hluchost) tato posouzení nemohou ignorovat. Pro rozpor se stanovisky dotčených orgánů, která jsou ve spise, činíme tímto tato autorizovaná posouzení nedílnou součástí našeho podání s tím, že stavební úřad má za povinnost si je vyžádat od Krajského úřadu JMK (a to i na základě ust. §§ 2 – 8 správního řádu). Specificky se jedná o „Hodnocení vlivů dle §45i zákona č. 114/1992 Sb., v platném znění, záměru - rychlostní silniční spojení Brna s Vídní na základě podkladů k záměrům: R52 Pohořelice - Mikulov, I/55, Břeclav - obchvat, R55 - úsek obchvat Břeclavi a návrhu ÚP VÚC Břeclavska“, Mgr. O. Volf, 2007; „Posouzení vlivů dopravních koncepcí JMK (návrhů rozvoje páteřní silniční sítě) z hlediska možných střetů s lokalitami soustavy NATURA 2000 (§ 2 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění)“, RNDr. V. Kostkan, Ph.D., 2015; „Posouzení dopravních koncepcí pro Jihomoravský kraj z hlediska relevantních aspektů jejich dopadů - vlivů na veřejné zdraví a životní prostředí“, MUDr. J. Volf, Ph.D., 2014. Vzhledem k tomu, že námitka poukazuje na rozpor těchto autorizovaných posouzení se stanovisky dotčených orgánů, musí stavební úřad požádat dotčené orgány o doplnění jejich stanovisek o vyjasnění tohoto rozporu, resp. změnu jejich stanovisek. Konkrétně se jedná o následující dotčené orgány: MŽP, AOPK, Krajská hygienická stanice JMK, a Ministerstvo zdravotnictví.*

Odůvodnění zamítnutí námitky 25:

Dále stavební úřad sděluje, že mu nepříslší posuzovat správnost rozhodnutí o výjimkách, jelikož se jedná o individuální správní akt, který je ze zákona vždy dvouinstanční, tedy je zde vždy možnost posouzení tohoto rozhodnutí nadřízeným odvolacím orgánem, který je kompetentní jeho správnost posoudit a rozhodnout o ní. Následně je tedy takové rozhodnutí, které bylo potvrzeno závazným pro žadatele. Stavební úřad tudíž musí předpokládat, že jejích obsah, tedy výjimek, je správný a v souladu se zákonem. Namítající taktéž neuvádí, žádné skutečnosti, které by tvrzení o chybném posouzení veřejného zájmu dokazovaly. K části námitky, týkající se vyžádání podkladů, které vlastní nadřízený orgán, sděluje, že tyto podklady byly zřejmě podkladem pro zpracování Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje, který koridor pro stavbu R52 (D52) vymezil a tedy nejsou zřejmě v rozporu s navrhovanou stavbou. Dále stavební úřad uvádí, že tyto studie nejsou pro stavební úřad právně závazné a stavební úřad nemá důvod nepřipustit, v rámci posuzování materiálů předložených pro povolení stavby, podklady, které předložil žadatel a které jsou zpracovány oprávněnými osobami.

26. *Ve spise schází platné posouzení krajinného rázu a není respektováno závazné stanovisko EIA. Dne 18. 09. 2007 Městský úřad Mikulov vydal nesouhlasné stanovisko pod č.j.: OPK/070001/26/00/SUCM/004, kde uvedl, že „Městský úřad Mikulov, odbor životního prostředí, vydal tento nesouhlas z důvodu předloženého řešení mimoúrovňových křižovatek, jejichž navrhované umístění a technické provedení nerespektuje podmínku č. 55 souhlasného stanoviska Ministerstva životního prostředí vydaného dne 13. 05. 2005 pod č.j. 4061/OPVI/05, ve které je uvedeno: „Mimoúrovňové křižovatky řešit v prostoru pálavských bradel s úpatími výhradně v zářezech tak, aby se nejvyšší stavební bod křižovatky nedostával nad rostlý terén“. Nerespektováním této podmínky by došlo k nevratnému a velkému poškození krajinného rázu“. Současná podmínka ze závazného stanoviska EIA obsahuje věcně stejnou podmínku. Protože se jedná o stanovisko závazné, nelze se od něj odchýlit a pokud stanovisko by obsahovalo nějakou nepřesnou formulaci, pak tato nemůže být extenzívně vykládána jako povolení narušení krajinného rázu. Pod tuto podmínku spadá mimoúrovňové křižování dálnice D52 s železniční tratí a věcně i zahrnuté křižování lokality Slanisko v trojúhelníku. Trasa D52 s niveletou cca 10 m a více nad současným terénem povýšená o velmi vysoké protihlukové stěny je v příkrém rozporu s podmínkou závazného stanoviska, která je formulována na jednoznačnou ochranu krajinného rázu.*

Odůvodnění zamítnutí námítky 26:

Dále stavební úřad sděluje, že ke stavbě, která je předmětem tohoto rozhodnutí, respektive k jeho úpravě byla vydána dotčenými orgány, chránícími zvláštní právní zájmy jen kladná, tedy souhlasná závazná stanoviska. Tvrzení namátajícího je tedy čistě zavádějící a vytržené z kontextu celého řízení. Taktéž ke stanovisku EIA, tedy k problematice jeho jednotlivých požadavků se již stavební úřad vypořádal výše v odůvodnění k podaným náitkám.

27. *Nepřiměřenost zásahu plánovaného záměru R52 do krajinného rázu. Krajinný ráz je definován v § 12 ZOPK jako „přírodní, kulturní a historická charakteristika určitého místa či oblasti, je chráněn před činností snižující jeho estetickou a přírodní hodnotu. Zásahy do krajinného rázu, zejména umísťování a povolování staveb, mohou být prováděny pouze s ohledem na zachování významných krajinných prvků, zvláště chráněných území, kulturních dominant krajiny, harmonické měřítko a vztahy v krajině.“ Mezi složky krajinného rázu, které je nutné zachovávat, zákon výslovně zahrnuje významné krajinné prvky (VKP), kulturní dominanty krajiny (např. pohledově významné sakrální stavby, hřbitovy, hradiště, aj.), harmonické měřítko, které je možné definovat jako zachování hmotové, výškové a prostorové vyváženosti jednotlivých prvků krajinného rázu. Vztahy v krajině zahrnují uchování interakcí mezi krajinnými prvky a mohou představovat např. volnou migraci organismů, zachování prostupnosti krajiny pro obyvatele a uchování duchovního rozměru krajiny. Nástrojem na ochranu a podporu přírodních vztahů v krajině je zejména územní systém ekologické stability (ÚSES) definovaný v odst. 1a §3 zákona. Mikulovsko je co do krajinného rázu unikátní ukázkou komponované krajiny z počátku 17. století, jež má v České republice obdobu jen v okolí Jičína a svým významem přesahuje národní měřítko. Harmonické sepětí kulturních a přírodních hodnot regionu je rovněž jedním z důvodů ustanovení biosférické rezervace UNESCO Dolní Morava. Mikulovsko je navíc součástí širšího krajinářského celku, který dále zahrnuje Valticko a Falkensteinsko. Výjimečnost Mikulova je dána především jeho bezprostřední vazbou na okolní krajinu produchovnělou křížovou cestou na Svatém kopečku a jedinečnými dálkovými výhledy k Valticím, Falkensteinu, ale též od jihu z Rakouska. Právě díky těmto hodnotám do Mikulova přijíždějí ročně tisíce turistů. Uchování harmonického měřítka krajiny je možné vyjádřit jako dochovalost jednotlivých typů krajinného rázu, které jsou definovány různou kombinací typických krajinných znaků. Vylišení typů krajinného rázu se obvykle provádí podle prostorové kompozičních hledisek. Základní jednotkou je potom základní krajinářský*

celek jako pohledově spojitý prostor vymezený pohledovými bariérami. Základní krajinářské celky jsou hodnotícími rámci krajinného interiéru a nadřazené krajinářské celky jsou hodnotícími rámci krajinného exteriéru. Podrobný popis dotčených krajinářských celků a určení míry jejich dochovalosti je obsaženo ve studii „Rychlostní silnice R52 – Předběžné hodnocení navržených tras z hlediska vlivů na životní prostředí“, Löw a spol. s r.o (kterou má orgán ochrany přírody k dispozici, případně lze zaslat na vyžádání). Studie zvláště posuzuje ohrožení krajinného rázu a narušení krajinářského exteriéru. Ohrožení krajinného rázu je posuzováno z dvou pohledů, jednak jako míra „obvyklosti“ silnice v daném typu krajinného rázu a jednak jako míra dochovalosti krajinného rázu v daném prostoru. Narušení krajinářského exteriéru představuje vliv silnice na působení hlavních a doplňkových dominant a na krajinotvorné horizonty.

Společnost SUDOP PRAHA, a.s. (dále jen žadatel) v zastoupení investora stavby, kterým je Ředitelství silnic a dálnic, požádala dopisem doručeným dne 02. 06. 2008 Městský úřad v Mikulově, Odbor životního prostředí, o vydání souhlasu dle § 12 zákona č. 114/1992 Sb. pro stavbu „Rychlostní silnice R52, stavba 5206 Perná – st. hranice ČR/Rakousko“.

Novou žádost o vydání souhlasu dle § 12 (zásah do krajinného rázu) zákona č. 114/1992 Sb. žadatel podal na základě předchozího nesouhlasného závazného stanoviska Městského úřadu v Mikulově ze dne 26. 11. 2007, v jehož zdůvodnění bylo správním orgánem konstatováno zejména nevyhovující řešení mimoúrovňových křižovatek, jejichž navrhované umístění a technické provedení nerespektovalo podmínku č. 55 stanoviska EIA.

Z tohoto důvodu žadatel k aktuální žádosti přiložil studii vlivu na krajinný ráz (SUDOP PRAHA, a.s., červen 2007, zpracovala Ing. K. Hladká), dále „Zdůvodnění výškového vedení trasy“ (přiloženo na samostatném listu k žádosti) a rovněž animovanou vizualizaci záměru na CD nosiči.

K uvedenému lze namítnat následovně:

Studie vlivu silnice R52 na krajinný ráz (Rychlostní silnice R52, stavba 5206 Perná – st. hranice ČR/Rakousko – Vliv na krajinný ráz, příloha D.2; zpracovala Ing. K. Hladká, SUDOP PRAHA a.s., červen 2007) byla vypracována v červnu 2007 a metoda posouzení vychází z metodického postupu Vorel, Bukáček, Matějka, Culek, Sklenička (2004). Metoda hodnocení má celkem šest kroků, přičemž v prvních dvou krocích je vymezeno hodnocené území a jsou definovány cíle a klíčové otázky hodnocení, v druhé fázi je proveden popis širšího území a jsou identifikovány rysy a hodnoty jednotlivých charakteristik krajinného rázu. Vlastní posouzení zásahu do krajinného rázu zahrnuje jednak určení vlivu na identifikované rysy a hodnoty a konečně určení snesitelnosti zásahu ve škále přijatelný – na hranici přijatelnosti – nepřijatelný. Volitelně mohou být uvedeny podmínky pro minimalizaci zásahu do krajinného rázu.

Hodnocená studie se citovaného metodického postupu drží jen volně, níže uvádíme souhrn nejzávažnějších výhrad.

Mezi podklady hodnocení chybí zásadní výchozí studie hodnocení silnice R52 na krajinný ráz: Předběžné hodnocení navržených tras z hlediska vlivu na krajinný ráz – Rychlostní silnice R52 v úseku Pohořelice – Mikulov, Löw a spol. (2000). Studie jednoznačně prokázala, že současně prosazovaná trasa R52 (varianta 1x) je z pěti původně hodnocených zcela nejhorší a závažně narušuje krajinný ráz ve smyslu zákona. Celá trasa v úseku Pohořelice – st. hranice prochází v délce 9,7 km výjimečně dochovaným krajinným rázem (zásadní ohrožení) a v délce 6,2 v dochovaným krajinným rázem (významné ohrožení). Z hlediska vlivu na krajinářský exteriér silnice R52 vážně pohledově narušuje plochu 33 km<sup>2</sup> (hlavní krajinné dominanty) a mírně 10,1 km<sup>2</sup> (doplňkové krajinné dominanty). Četné terminologické nepřesnosti a zřejmě nedůsledná práce s výchozími prameny. Kupříkladu v kapitole B.1 je pod biogeografickým členěním provedeno zařazení fyto geografické. Část „Geomorfologické poměry“ obsahuje zjevné nepravdy typu: „Dyjsko-svratecký úval je součástí vnější pánve vídeňské“, „Dyjsko-svratecký úval je pobřežní nížinou, která se po regresi tortonského moře vynořila jako nový útvar“, „na budování stavby Dyjsko-svrateckého úvalu se kromě tektonických pohybů uplatnily také

*vlivy periglaciálních procesů“. Vegetační popis prvků ÚSES je proveden způsobem, který neumožňuje udělat si představu o reálné kvalitě vegetace: „vegetační doprovod toků tvoří topoly, javory, růže“.*

*V závěru studie je konstatováno, že záměr představuje středně silný zásah do těchto rysů a hodnot krajinného rázu (dle §12): obecné rysy a hodnoty přírodní charakteristiky, ZCHÚ, estetické hodnoty a harmonické vztahy v krajině. Z těchto důvodů je závěrečný výrok o únosnosti zásahu do krajinného rázu nutné v kontextu použitého metodického postupu opravit na „vliv na hranici přijatelnosti“.*

*Zdůvodnění výškového vedení trasy bylo vypracováno s ohledem na podmínku č. 55 stanoviska EIA k tomuto záměru ze dne 13. 5. 2005. Podmínka stanovuje povinnost navrhnout trasu rychlostní silnice R52 s minimálním vlivem na krajinný ráz. Výslovně je uvedeno, že mimoúrovňové křižovatky mají být řešeny „přednostně v zářezích tak, aby se nejvyšší stavební bod křižovatky nedostával nad rostlý terén“.*

*Ve zdůvodnění žadatele je např. uvedeno, že bylo „v maximální možné míře přihlédnuto k požadavkům na umístění v úrovni nebo pod úrovní stávajícího terénu“, dále bylo konstatováno, že trasa vede v souvislém zářezu pouze v cca 1,5 km dlouhém úseku (km 31 – km 32,5) a zvýšení trasy nad úroveň terénu je vynuceno vykřížením vodních toků (Bavorský potok a přítok Dunajovického potoka) a překonáním železniční trati. Křížení se silnicemi II/414, III/0521, I/40 rovněž nebylo možné zahлубit z důvodu nemožnosti odvodnění vzniklých zářezů.*

*Ze všech zemních těles souvisejících se stavbou R52 budou nejrušivěji působit zejména až 10 m vysoký násyp v km 35,6 – km 37,8 a dále mohutné těleso okružní křižovatky, která je součástí MÚK Mikulov-jih. V pohledech od SZ se může negativně projevovat rovněž násyp křižující silnici II/414 směr Břeží.*

*Zdůvodnění investora považujeme za povrchní a nedůsledné, studie vlivu na krajinný ráz jasně konstatovala, že vliv R52 na krajinný ráz bude středně silný, resp. umístění silnice v území je na hranici akceptovatelnosti. Za těchto okolností je investor povinen použít všech dostupných technických prostředků k minimalizaci vlivu stavby na krajinný ráz. Domníváme se, že křížení se silnicí II/414 a železniční tratí je možné realizovat podjezdem, sklon terénu je v tomto území zhruba k jihu a převýšení mezi km 35,5 (MÚK Mikulov-sever) a křížením s vodotečí Turolď (km 37,06) činí zhruba 11 m, což by i při zahłoubení D52 mohlo být dostatečné ke gravitačnímu odvodnění zářezu (spolu s mírným zvýšením nivelety železniční tratě). Podotýkáme, že kromě gravitačního odvodnění je samozřejmě možné realizovat nákladnější odvodnění nucené, přítok podzemních vod v zahłoubeném úseku by bylo možné eliminovat umístěním vozovky do betonové vany. Zahłoubení vozovky v km 37,4 – km 38,35 by bylo zřejmě mnohem náročnější díky nutnosti vykřížení drobných vodotečí, ovšem technicky realizovatelné samozřejmě je (umístění do betonové vany, převedení toků v akvaduktech a odvodnění vozovky kanalizací do hraničního toku Včelínek, který je nejnižším bodem trasy - cca 189 m n. m. a tudíž umožňuje teoreticky gravitační odvodnění celého úseku. Obdobné technické řešení by bylo zřejmě možné použít i u křižovatkových větví MÚK Mikulov-jih.*

#### Odůvodnění zamítnutí námítky 27:

Jak již bylo uvedeno v předchozím bodě k výjimce, opět zde stavební úřad sděluje, že mu nepřísluší posuzovat správnost závazných stanovisek, vydaných pro zásah do krajinného rázu. Podklady pro vydání těchto závažných stanovisek byly vypracovány odbornými osobami a dotčené orgány k nim při svém hodnocení přihlédly. Co se týče jiných možností řešení stavby, jak uvádí namítající, zde opětovně stavební úřad sděluje, že musí vycházet z žádosti tak, jak byla podána, musí v těchto intencích žádost vyhodnotit a posoudit. Namítající uvádí, že v předložených studiích je konstatováno, že návrh je akceptovatelný, tedy závěr není negativní a návrh stavby je tedy s touto studií v souladu. Dále stavební úřad sděluje, že každý projektant navrhuje stavbu podle svých představ, přičemž se musí držet všech příslušných zákonů, předpisů, vyhlášek norem, různých podkladových materiálů jako jsou studie a posudky. Jak již

vbylo výše uvedeno, je předložený návrh se všemi těmito podklady v souladu. Návrh uvedený v námitce namítajícím by stejně tak mohl být napaden jinou odbornou osobou jako nedostatečný. Je tedy jak ekonomicky, tak časově nevhodné, v této fázi spekulovat o jiných možnostech návrhu stavby, která splňuje všechny požadované náležitosti pro dopravní stavby.

Z projektové dokumentace, konkrétně ze souhrnné technické zprávy, část 2.2 vychází posouzení stavby z hledisek napadených námitkou: Souhrnným podkladem, ze kterého vychází prostorové řešení stavby v rámci úpravy DÚR, je projektová dokumentace: • R52, 5206 Perná – st. hranice ČR/Rakousko, etapové řešení obchvatu Mikulova (Technická studie; DOPRAVOPROJEKT Brno a.s., 2014). Tato technická studie převzala parametry směrového vedení R52 z původní dokumentace DÚR: • Rychlostní silnice R52, stavba 5206 Perná – státní hranice ČR/Rakousko (Dokumentace pro vydání územního rozhodnutí; SUDOP Praha a.s. a.s., 2007). Nadále tedy platí, že trasa R52 je vůči Mikulovu vedena po západní a jižní straně města nejprve přímo a následně dvěma protisměrnými oblouky, které přivádí komunikaci do prostoru celnice. Toto trasování vč. polohy MÚK Mikulov-sever je v souladu s platným územním plánem města.

Výškové vedení (niveleta) a šířkové uspořádání (návrhová kategorie) rychlostní silnice R52 jsou oproti původní dokumentaci DÚR upraveny. Pro návrh úprav byla určující dokumentace: • R52 Pohořelice – st. hranice ČR/Rakousko (Technicko-ekonomická studie; DOPRAVOPROJEKT Brno a.s., 2014). Závěry TES následně přejala a rozpracovala shora uvedená podkladová studie a výsledné řešení se použilo pro úpravu DÚR. Celkové prostorové řešení stavby a výčet a odůvodnění hlavních změn oproti původní DÚR uvádí stručně bod 3.6.2 této technické zprávy. Umístění a rozsah stavby vyplývá z požadavků na zajištění dlouhodobého, kvalitního a bezpečného provozu dotčené dopravní infrastruktury. Hledisko územně-plánovací: Koridor pro R52 je obsažen v koncepčním dokumentu na celostátní úrovni – PÚR ČR. Trasa R52 využitá v rámci dokumentace DÚR je uvedena též v platných ZÚR JmK. Průchodnost území pro navrhovanou dopravní stavbu je dále dána souladem s platnou ÚPD, tedy Územním plánem města Mikulova ze dne 13. 05. 1996 vč. pozdějších změn.

Pro celý soubor staveb na R52 mezi Pohořelicemi a st. hranicí byla na základě výsledků zjišťovacího řízení vypracována dokumentace k posouzení vlivu stavby na životní prostředí (tzv. „Dokumentace EIA“, HBH projekt, spol. s r.o., 2003). Výstupem z procesu posuzování vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví byla výsledná varianta označená jako „1x“, ke které bylo vydáno souhlasné stanovisko MŽP ČR (tzv. „Stanovisko EIA“, 13. 05. 2005, č. j.: 4061/OPVI/05). Uvedená varianta se pak stala předmětem všech navazujících stupňů projektové přípravy vč. DÚR. Pro stavbu 5206 vyplynula řada podmínek jednak přímo ze stanoviska EIA a dále i z jiných stanovisek a rozhodnutí dotčených orgánů ve věci životního prostředí (dle Zákona č. 114/1992 Sb. ve znění pozdějších předpisů). Důsledné zapracování všech požadavků a z toho plynoucí optimalizace návrhu technického řešení např. z hlediska zásahu do zvláště chráněných území (CHKO či území soustavy NATURA 2000), zásahu do ÚSES, zásahu do VKP a vlivu stavby na krajinný ráz se stalo primárně předmětem TST zpracovaných v roce 2014 (pro obchvat Mikulova • R52, 5206 Perná – st. hranice ČR/Rakousko, etapové řešení VN Nové Mlýny-silnice II/414 (Technická studie; PK OSSENDORF s.r.o., 2014) – pro zbytek stavby 5206, Rychlostní silnice R52, stavba 5206 Perná - st. hranice ČR / Rakousko, úsek 34,550 - 38,445 ÚPRAVA DÚR.

V návaznosti na uvedené technické studie se pořídila aktualizace podkladových dokumentací o vztahu stavby 5206 k životnímu prostředí a krajinnému rázu (vizualizace stavby a zásady pro začlenění stavby do krajiny, detailní migrační studie, vliv stavby na krajinný ráz, hluková studie a rozptylová studie) – viz: • R52, 5206 Perná – st. hranice ČR/Rakousko, podkladové studie pro upravená ÚŘ (Studie; PK OSSENDORF s.r.o., 2015)

Další podpůrné dokumentace představují: • Návrh souboru ochranných opatření k zachování prosperity biotopu Slaniska u Mikulova • Biologické hodnocení stavby • Podrobný podklad a vyhodnocení zásahu stavby 5206.1 do VKP • Dendrologický průzkum, Tyto podklady doloženy v části F projektové dokumentace a jejich závěry jsou promítnuty do úpravy DÚR. Splnění definovaných požadavků vytváří základní předpoklad pro zajištění průchodnosti stavby územím. Průchodnost území není nijak výrazně omezena přírodními ani umělými překážkami.

Zhodnocení je provedeno dle terénního průzkumu a dle závěrů řady předchozích projektových dokumentací..

- 28.** *Vzhledem ke skutečnosti, že trasa prochází oblastí mimořádně dochovaného krajinného rázu, který je navíc speciálně chráněn v rámci CHKO Pálava (viz vyhlášovací výnos o zřízení chráněné krajinné oblasti Pálava) a rovněž v rámci Městské památkové rezervace Mikulov včetně ochranného pásma a zjištění, že vlivy záměru jsou na hranici přijatelnosti, je nutné hledat taková technická řešení, která maximálním možným způsobem zmírní definované negativní vlivy záměru na krajinný ráz. Obdobná podmínka (č.55) je rovněž obsažena v souhlasném stanovisku EIA k tomuto záměru. Domníváme se, že veškerá dostupná opatření zásadně zmírňující dopady na krajinný ráz nebyla zohledněna, popř. nebyla důsledně technicky prověřena, proto trváme na jejich prověření formou autorizovaného posudku.*

*Dále se domníváme, že pokud je vliv stavby na krajinný ráz na hranici přijatelnosti, je nutné v řízení dle §12 zákona č. 114/1992 Sb. rovněž zohlednit společenský přínos stavby včetně možných alternativních řešení s menšími dopady na krajinný ráz.*

*Vzhledem k uvedenému navrhuje správnímu orgánu vyžádat si od žadatele autorizovaný posudek k možnosti provedení zmírňujících opatření, popř. další podklady dokumentující společenský přínos stavby a zdůvodňující zvolenou variantu záměru v širších souvislostech. Poukazujeme také na to, že současné výškové vedení trasy i projekt jako celek doznal řadu úprav, ale toto nebylo posouzeno v mandatorním posouzení krajinného rázu.*

Odůvodnění zamítnutí námítky 28:

Co se týče umístění stavby v území chráněné krajinné oblasti, příslušným dotčeným orgánem pro posouzení tohoto zásahu je Agentura ochrany přírody a krajiny ČR, která se ke stavbě tak, jak je předložena k řízení, vyjádřila kladně v závazném stanovisku. Co se týče námítky umístění stavby v území památkové péče, tak tato se nezakládá na pravdě. Stavba tak, jak je navržena, se nachází mimo památkové území Městské památkové rezervace. K požadavku, aby si stavební úřad vyžádal další podklady pro posouzení stavby, stavební úřad sděluje, že projektová dokumentace včetně všech příloh jsou předloženy v souladu s požadavky jednotlivých zákonů a stavební úřad pro posouzení stavby nepožaduje další doklady.

- 29.** *Posouzení krajinného rázu je chybné i proto, že nerespektuje níže uvedené důvody. Rychlost a rozsah zániku estetických hodnot kulturní krajiny nedosáhla dosud nikdy tak děsivých rozměrů jako v současnosti. Problematika ochrany estetických hodnot krajiny je totiž ve srovnání s ochranou čistě přírodních hodnot krajiny poměrně mladá. Paragrafy zákonů nedefinují dosud ochranu estetických hodnot krajiny dostatečně jednoznačně a tím i účinně, oproti jejím čistě přírodním hodnotám, které jsou pak v závěrečných hodnoceních silně nadhodnocovány. Tato okolnost je zneužívána se stále větší intenzitou zejména při prosazování staveb velkého rozsahu do nejceněnějších částí volné příměstské krajiny ovlývajících až dosud vysokou mírou harmonického měřítko krajinného rázu. Plodí podhoubí korupčního jednání investorů a umožňuje obcházení příslušných zákonných ustanovení pověřenými úředníky státu, a to na všech úrovních státní správy i výkonné moci. Prosazování umístění stavby D52 do krajinářsky cenného chráněného území na úpatí a mezi unikátní vápencová bradla moravské a rakouské části Pálavy Podpálaví (CHKO Pálava, Gesunde Land um Laa, Falkensteiner-, Drasenhofener Hügeland), doprovázené jen nedůslednou formální ochranou před jejími negativními vlivy na krajinný ráz, znamená ve svých důsledcích nikoliv pouze slabé či středně silné poškození, nýbrž poškození a segmentaci na samé hranici únosnosti pro typ území, a tím úplný zánik harmonického měřítko rozsáhlé a krajinářsky cenné oblasti, pro který byl de facto tento typ ochrany nastolen a uzákoněn.*

*Vysoké hodnoty harmonického měřítko a vztahů v krajině jsou přitom tím nejvýznamnějším nástrojem rozvoje cestovního ruchu území, prosazovaného státem, krajem i obcemi*

dotčeného území. Tato okolnost platí obzvlášť pro území Mikulovska na straně jižní Moravy a Weinviertlu na rakouské straně. Obě krajinářsky cenné oblasti tvoří unikátní kulturní krajinu „na hranici“ ovlivněnou nejen tisíciletým společným vývojem, ale i unikátností přírodně krajinných daností biogeografického celku Panonie na okraji vídeňské pánve. Segmentace úpatí unikátních vápencových bradel moravské a rakouské Pálavy, a tím rozmělnění jeho harmonického měřítka a krajinných vztahů mimořádně zachovalého starobylého celku je neodůvodněné a jeho porušení je nepřiměřené důvodům umístění stavby rychlostní silnice právě a za každou cenu sem.

Zdrojem obdivu celého území „na hranici“ je mimo jiné urbanistická originalita založená někdejšími feudálními majiteli; vyznačuje se krajinnými panoramaty s mimořádně vysokou mírou atraktivity, historických stop a mnoha dalších znaků estetických hodnot krajinného rázu včetně harmonického měřítka a vztahů v krajině. Obraz jemně zvlněné zemědělské vinařské krajiny na hranici Weinviertlu a jižní Moravy je na území České republiky i Rakouska ojedinělý; svým charakterem a vzhledem je obdobou „toskánské“ krajiny, vnímané krajinnými tvůrci jako zdroj inspirace a synonymum pro pojem krajinná estetika.

Dokumentaci k méně známému krajinářskému celku Mikulovsko – Falkensteinska zpracoval kolektiv autorů Zahradnické fakulty v Lednici v „krajinném plánu Mikulova“, který se podrobněji věnuje jak klasifikaci hodnot krajinného rázu, tak i problematice ochrany a šetrného rozvoje krajinářsky cenného území. Zpracovává rovněž odborně a věcně míru vlivu umístění stavby D52 na nejcennější segmenty krajiny na obou stranách hranice a nebezpečí poškození architektonicky výjimečně cenných krajinných panoramat. Mimořádnou pozornost přitom věnuje zejména jižnímu a východní okraji města, úpatí bradel vrchu Šibeničnick a Svatý kopeček, v jejichž okolí byla v roce 2002 odkryta rozsáhlá umělecky utvářená tzv. komponovaná krajina s přesahem na území rakouského Drasenhofenu. Hodnota nově objeveného krajinářského celku spočívá v ojedinělosti a originalitě kompozice z počátku 17. století z doby pozdní renesance manýrismu až raného baroka a přímou prostorovou vazbou na podobně utvářené území LVA. Jednou z kulturních dominant tohoto krajinářského celku je i křížová cesta na Svatém kopečku se souborem křesťanských staveb, nejstarší dílo tohoto typu duchovní krajiny na území ČR; dále pak letohrádek s libosadem na ostrově v rybníku Nový a hospodářská farma Tiergarten na pravém břehu rybníka Šibeničnick na úpatích bradel vrchu Šibeničnick a Wachterberg (na okraji obce Klein – Schweinbarth). Projekt zahájení postupné obnovy území, jehož nositelem se stalo Město Mikulov a partnerem obec Drasenhofen, byl realizován v roce 2006 a 2007 a spolufinancován z programu EU Interreg III. A Česká republika – Rakousko; výstupem projektu je již výše zmíněný krajinný plán Mikulova a publikace „Landschaft unseren Vohrfahren Mikulov-Falkenstein“ (Město Mikulov 2007).

Souhlasná stanoviska k další přípravě D52, které vydaly orgány ochrany přírody a krajiny (CHKO Pálava i OŽP Městského úřadu v Mikulově) se přitom chybně odvolávají na slabou míru vlivu D52 na krajinný ráz deklarovanou autorizovaným dokumentem (SUDOP). To ale odporuje všeobecně známé skutečnosti: vysokou míru estetických hodnot krajinného rázu dotčeného území prezentují v celé řadě svých odborných i propagačních materiálů mimo jiných jak sami odborní pracovníci CHKO Pálava, tak i Města Mikulov. Na vysoké míře harmonického měřítka krajinného rázu dotčeného území je založena i vize rozvoje cestovního ruchu Weinviertlu a jižní Moravy.

Hodnocení autorizované dokumentace (Sudopu, ing. Hladké) je přitom zatížena mimo jiné zcela chybným zařazením krajiny na jižním úpatí Pavlovských vrchů s vápencovými bradly Šibeniční vrch, Svatý kopeček a Turola a městem Mikulov do III. - IV. pásma ochrany, což neodpovídá skutečnosti a což se v závěrečných hodnoceních projevuje jen slabým nebo středně silným vlivem tělesa D52 na míru hodnot znaků jak kulturních dominant a architektonicky cenných krajinných panoramat, tak i harmonického měřítka estetických hodnot krajinného rázu a vztahů v krajině. Ve skutečnosti je poškození krajiny navrhovaných řešením stavby D52 nikoliv na samé hranici únosnosti, ale zcela neslučitelné s účelem chráněné krajinné oblasti a zákonnou ochranou krajinného rázu.

*Závažná pochybení autorizované dokumentace by měli rozpoznat velmi snadno odborní pracovníci CHKO Pálava i Městského úřadu v Mikulově, korigovat je a doplnit o vlastní poznatky a zkušenosti (!). Hodnocení autorizovanou osobou není dogma, a za důslednou ochranu krajinného rázu jsou zodpovědní správci krajiny (!).*

*Souhlasná stanoviska orgánů ochrany přírody byla vydána, ačkoliv řada podmínek souhlasného stanoviska MŽP k umístění stavby R52 bylo v minulých letech podmíněno splněním podmínek (54 a 55 stanoviska EIA) na ochranu vysoké míry estetických hodnot krajiny, což návrh řešení stavby D52 je nesplňuje („návrh rychlostní silnice – nyní dálnice - měl mít minimální vliv na krajinný ráz, mimoúrovňové křižovatky řešit přednostně (v prostoru pálavských bradel s úpatími výhradně) v zářezech tak, aby se nejvyšší stavební bod křižovatky nedostával nad rostlý terén. Součástí návrhu mělo být hodnocení krajinného rázu včetně vizualizace v hlavních pohledových osách zejména prostoru křižovatek, rozsáhlejších přemostění a náspů. Mimořádná pozornost měla být věnována minimalizaci vlivů na unikátní architektonickou hodnotu jižního úpatí Pavlovských vrchů s městem Mikulov a komplexem církevních staveb na Svatém kopečku. Návrh rychlostní komunikace D52 ve stávajícím dokonce pozměněném projektu pro DÚR musí být ve své aktualizované verzi řádně projednán s orgánem přírody s žádostí o souhlas dle par. 12 zákona č. 114/1992 Sb., což se nestalo.*

Odůvodnění zamítnutí námítky 29:

Námítka opětovně směřuje proti krajinnému rázu, který stavebnímu úřadu nepřísluší posuzovat. Stavba je v souladu s územně plánovací dokumentací, tedy Zásadami územního rozvoje Jihomoravského kraje, územním plánem Mikulova, ve kterých byl zásah do krajinného rázu posuzová, respektive byla zde posouzena možnost umístit do krajiny tento druh komunikace. Stejně tak byla vydána souhlasná závazná stanoviska orgánů tyto zájmy hájících.

- 30.** *Podmínka 55 původního stanoviska EIA (podmínka 38 potvrzujícího stanoviska EIA z roku 2016 nebyla naplněna na mnoha místech od km 31 až km 39 stavby D52.*

Odůvodnění zamítnutí námítky 30:

Námítka je zcela nekonkrétní. Předmětná povolovaná stavba se týká km 34,555 až 38,445 a s těmito podmínkami EIA i potvrzujícího stanoviska se stavební úřad vypořádal. Ostatní podmínky, které do tohoto úseku nespádají, jsou pro toto rozhodnutí irelevantní.

Začlenění stavby do krajiny se detailně věnují části F.3.1, F.3.2 a F.4 dokumentace DÚR. Stavba 5206 (.1) musí mimoúrovňově překonat křižující železniční trať a vodní toky, a to na větší části trasy stavby 5206(.1) umístěné v jinak plochem terénu nevyhnutelně vede k vedení dálnice na násypu. Mimoúrovňové křižovatky v prostoru pálavských bradel s úpatími jsou předmětem jiných staveb D52. Výška násypu je maximálně přimknuta k terénu. Jediné rozsáhlé přemostění na trase D52 (SO 6209) je vyvoláno zájmy ochrany přírody (slanisko). Kladné projednání návrhu s dotčenými orgány je doloženo v dokladové části DÚR.

- 31.** *Mimoúrovňová křižení stavby D52 za mikulovskou celnicí v km 39 je umístěná v zorném poli cenných dálkových panoramat vedených k Mikulovu od Rakouska (z významných pohledových míst místní komunikace -Klein Schweinbarth – Stützenhofen – Drasenhofen - Steinabrunn a Liechtenskeinských a vinařských cyklostezek tzv. Panoramawege) a stejně tak i pohledů a průhledů vedených z Mikulova k jižnímu obzoru a hradu ve Falkensteinu (z pohledových míst Svatého kopečku, PR Turolď, PR Šibeničník, zámku, Koziho vršku a dalších kulturních dominant CHKO Pálava a městské památkové rezervace Mikulov. Stávající územní řízení je v trase, která předjímá toto řešení.*

Odůvodnění zamítnutí námítky 31:

Jedná se o část stavby, která nespadá do úseku tohoto územního řízení. Pro tuto část stavby bude vedeno samostatné územní řízení.



- 32.** *Navrhované mimoúrovňové prostorové řešení napojení D52 k areálu soukromé firmy UNIMEX GROUP a napojení D52 na komunikaci I/52 v km 39,0 způsobí další fragmentaci cenného území na úpatí bradla Šibeničnick. Důsledky takového řešení stavby D52 na krajinný ráz jsou nepřiměřené významu stavby.*

Odůvodnění zamítnutí námítky 32:

Jedná se o část stavby, která nespadá do úseku tohoto územního řízení. Pro tuto část stavby bude vedeno samostatné územní řízení.

- 33.** *Návrh řešení přechodu železnice tělesem D52 od úpatí bradla Šibeničnicku a rybníka Šibeničku k mikulovskému nádraží, kde má v místě překročení železnice výšku 10m + 4 m protihluková bariera bude mít silný vliv na všechny znaky estetické hodnoty umělecky ztvárněné kulisy Mikulova s rybníkem a bradlem Šibeničnicku, siluetou kamenné oborní zdi na úpatí bradla Wachterberg na severním okraji obce Klein-Schweinbarth a hradu ve Falkensteinu. Celý úsek jižního okraje Mikulova mezi celnicí a nádražím leží v zorném poli jedné z nejvýznamnějších pohledových os vedených jak ze zámku a jeho zahrady, tak i v opačném směru od Rakouska z výhledových bodů cyklostezek i komunikací a obcí podél moravské hranice. V žádném jiném úseku nemá řešení umístění stavby D52 tak silný vliv na hodnoty na všechny znaky estetických hodnot krajinného rázu území, což neodpovídá podmínce MŽP ani účelu zákona a ochraně krajinného rázu.*

Odůvodnění zamítnutí námítky 33:

Opětovně je zde zmiňována nedostatečná ochrana krajinného rázu a stavební úřad sděluje, že mu nepřísluší jej posuzovat. Odůvodnění opět odkazuje na obdobné námítky týkající se krajinného rázu.

- 34.** *Potvrzující stanovisko EIA z roku 2016 bylo vydáno v rozporu s principy dobré státní správy, a to proto, že vypouštění řady podmínek z původního stanoviska EIA se odehrálo bez řádného odůvodnění, což je nepřipustné. Pokud bylo shledáno, že tak mnoho podmínek z původního stanoviska má být vypuštěno, kdy 89 podmínek bylo redukováno a 63 podmínek, pak celé řízení mělo být opakováno. Takto dramatický zásah, ke kterému došlo v roce 2016, je zcela mimo smysl změny zákona č. 100/2001 Sb.*

Odůvodnění zamítnutí námítky 34:

Námítka nemá zákonné náležitosti. Směřuje proti postupu správního orgánu, jehož správnost, respektive posouzení správnosti postupu přísluší nadřízenému orgánu. Stejně tak stavebnímu úřadu nepřísluší správnost postupu tohoto dotčeného orgánu v rámci územního řízení posuzovat.

- 35.** *Naprosto zásadním pochybením je, že schází přeshraniční posuzování EIA. Navazující úsek dálnice, rakouské dálnice A5, byl přitom ze strany MŽP přijat jako nutný k posuzování přeshraničnímu. Nelze postupovat rozdílně pro dva navazující úseky věcně vzato téže dálnice.*

Odůvodnění zamítnutí námítky 35:

Námítka nemá zákonné náležitosti. Opět tato námítka směřuje proti postupu správních orgánů, což účastníku řízení nepřísluší. Odůvodnění obdobné námítky je již vypořádáno výše v odůvodnění a stavební úřad na ně odkazuje.

- 36.** *Není dodržena závazná podmínka 51 závazného potvrzujícího stanoviska EIA (podmínka 72 původního stanoviska EIA) „R52 vé st pokud možno v zářezu, příp. po terénu a vyhnout se násypovým partiím.“ Nebylo nad vší pochybnost prokázáno, že tato podmínka není splnitelná, tedy současný stav projektu je ignorováním závazné podmínky.*

Odůvodnění zamítnutí námítky 36:

Jedná se o část stavby, která nespadá do úseku tohoto územního řízení. Pro tuto část stavby bude vedeno samostatné územní řízení.

- 37.** *Není dodržena závazná podmínka 52 závazného potvrzujícího stanoviska EIA (podmínka 73 původního stanoviska EIA) „Na křižovatkách provést zahloubení silnice tak, aby horní úroveň křížení kopírovala rostlý terén.“ Nebylo nad vší pochybnost prokázáno, že tato podmínka není splnitelná, tedy současný stav projektu je ignorováním závazné podmínky.*

Odůvodnění zamítnutí námítky 37:

Jedná se o část stavby, která nespadá do úseku tohoto územního řízení. Pro tuto část stavby bude vedeno samostatné územní řízení.

- 38.** *Není dodržena závazná podmínka 53 závazného potvrzujícího stanoviska EIA (podmínka 74 původního stanoviska EIA) „Nebudovat žádná doprovodná nadzemní zařízení (např. odpočívadla a parkoviště, čerpací stanice pohonných hmot, reklamní tabule apod.), mimo nezbytného dopravního značení.“ Křižovatka u rakouské hranice předpokládá zajišťování obsluhy prostorově návazných objektů. Současný stav projektu je ignorováním závazné podmínky.*

Odůvodnění zamítnutí námítky 38:

Jedná se o část stavby, která nespadá do úseku tohoto územního řízení. Pro tuto část stavby bude vedeno samostatné územní řízení.

- 39.** *V prostoru km 34,000 - 34,500 není zajištěno křížení s regionálním biokoridorem.*

Odůvodnění zamítnutí námítky 39:

Jedná se o část stavby, která nespadá do úseku tohoto územního řízení. Pro tuto část stavby bude vedeno samostatné územní řízení.

- 40.** *Není dodržena podmínka 57 závazného potvrzujícího stanoviska EIA (podmínka 78 původního stanoviska EIA) „Z variant umístění křižovatky vybrat východní variantu na km 38,500.“ Současný stav projektu je ignorováním závazné podmínky.*

Odůvodnění zamítnutí námítky 40:

Jedná se o část stavby, která nespadá do úseku tohoto územního řízení. Pro tuto část stavby bude vedeno samostatné územní řízení.

- 41.** *Není dodržena závazná podmínka 58 závazného potvrzujícího stanoviska EIA (podmínka 79 původního stanoviska EIA) „Vybudovat náhradní biokoridor s podchodem v šíři cca 18 m jihovýchodně od MÚK nebo přemístit křižovatku (MÚK navržena v prostoru LBK) a přechod řešit ekoduktem (zároveň přístup k Šibeničníku).“ Současný stav projektu je ignorováním závazné podmínky.*

Odůvodnění zamítnutí námítky 41:

Námítka se nezakládá na pravdě. Vybudování biokoridoru řeší projektová dokumentace a to konkrétně vstavebním objektem SO 6216 a 6831 (viz části D.2 a D.8.2 dokumentace DÚR).

- 42.** *Není dodržena závazná podmínka 59 závazného potvrzujícího stanoviska EIA (podmínka 80 původního stanoviska EIA) „Provést přemostění hraničního toku a zároveň převedení LBK v šíři cca 18 m.“ Toto převedení LBK zasahuje i do v současnosti řešeného úseku D52. Současný stav projektu je ignorováním závazné podmínky.*

Odůvodnění zamítnutí námítky 42:

Jedná se o část stavby, která nespadá do úseku tohoto územního řízení. Pro tuto část stavby bude vedeno samostatné územní řízení.

- 43.** *Není dodržena závazná podmínka 1 závazného potvrzujícího stanoviska EIA (podmínka 2 původního stanoviska EIA) „V dalších fázích přípravy R52, po zaměření pozemků a určení přesného rozsahu stavby, zpracovat podrobnou hlukovou studii výstavby a provozu R52 a dalších komunikací, na kterých se v souvislosti s realizací R52 významně zvýší frekvence dopravy. Výsledkem této studie bude návrh konkrétních protihlukových opatření pro zajištění hlukových limitů dle aktuálně platné legislativy. Protihlukové stěny navrhnout přednostně z přírodě blízkých materiálů s pohltivou úpravou. Protihlukové stěny rádně ozelenit. Zejména v blízkosti navržených ptačích oblastí řešit protihluková opatření s eliminací vlivů na ptáky“. Hluková studie nevychází ze sčítání vozidel 2016, schází posouzení předpokládaných intenzit dopravy na dobu 20 let od uvedení D52 do provozu, jak to požadují předpisy.*

Odůvodnění zamítnutí námítky 43:

Námítka se nezakládá na pravdě. Součástí projektové dokumentace je doložena Hluková studie fáze provozu, která je doložena jako část F. 6 dokumentace DÚR vč. doplnění vyžádaného KHS JmK (zařazeno v dokladové části dokumentace DÚR). Hluková studie fáze výstavby bude řešena v navazujícím stupni přípravy (DSP) na podkladě bližší znalosti způsobu provádění prací (Plán organizace výstavby).

Návrh protihlukové stěny a valu dokumentuje např. část D. 2 dokumentace DÚR (příloha 09.1). Ozelenění PHS uvádí část F.8.1 dokumentace DÚR. V souladu se Zásadami pro začlenění stavby do krajiny (část F.3.2 dokumentace DÚR) je navrženo krajinářsky citlivé provedení a materiál (neutrální formu, nevýrazné barvy; blíže bude specifikováno v navazujícím projektovém stupni DSP). PHS je navržena jako neprůhledná, oboustranně pohltivá, umístěna na zemním valu.

Ozelenění PHS –protihluková stěna uvádí část F.8.1 dokumentace DÚR. V souladu se Zásadami pro začlenění stavby do krajiny (část F.3.2 dokumentace DÚR) je navrženo krajinářsky citlivé provedení a materiál (neutrální forma, nevýrazné barvy; blíže bude specifikováno v navazujícím stupni pro stavební povolení - DSP).

PHS je navržena jako neprůhledná, oboustranně pohltivá, umístěna na zemním valu.

K tomuto návrhu tak, jak byl předložen pro územní řízení o umístění stavby se kladně vyjádřily všechny dotčené orgány, hájící v této oblasti stavby zvláštní právní zájmy.

- 44.** *V návaznosti na předchozí námítku se namítá, že v blízkosti ptačích oblastí, a tedy nepochybně i uvnitř těchto oblastí, hluková studie neplní závaznou podmínku „...řešit protihluková opatření s eliminací vlivů na ptáky“.*

Odůvodnění zamítnutí námítky 44:

Návrh protihlukové stěny byl v rámci vyjádření a vydání závazných stanovisek posouzen všemi příslušnými složkami hájícími ochranu přírody a krajiny, tedy i návrh tak, aby eliminoval vlivy na ptáky. Tuto skutečnost potvrzují vydaná kladná závazná stanoviska těchto dotčených orgánů.

- 45.** *Není dodržena závazná podmínka 2 závazného potvrzujícího stanoviska EIA (podmínka 3 původního stanoviska EIA) „Zařízení staveniště, deponie umístit mimo obydlené části sídel.“ Současný stav projektu je ignorováním závazné podmínky.*

Odůvodnění zamítnutí námítky 45:

Tato námítka se nezakládá na pravdě, jelikož zařízení staveniště, jak je uvedeno v podmínkách výrokové části rozhodnutí nebude řešeno jako samostatný stavební objekt, ale bude součástí

plochy výstavby, respektive staveniště. A jelikož stavba, tedy staveniště se nachází mimo zastavěné území města, je tato podmínka splněna.

- 46.** *Není dodržena závazná podmínka 3 závazného potvrzujícího stanoviska EIA (podmínka 5 původního stanoviska EIA) „Zabezpečit přístup mezi Mikulovem a prostorem Šibeničního vrchu pro pěší a cyklisty vybudováním sjezdu z ramene mimoúrovňové křižovatky (dále jen „MÚK“) Mikulov – Jih na polní cestu vedoucí k Šibeničnímu vrchu. Součástí této MÚK (nadjezdu I/52) bude stezka pro pěší a cyklisty.“ Současný stav projektu je ignorováním závazné podmínky.*

Odůvodnění zamítnutí námítky 46:

Podmínka se netýká této části stavby 5206(1), i v rámci této je však přístup k Šibeníku rovněž řešen – v souladu s podmínkou č. 58 ekoduktem v km 38,401 (viz SO 6216; primárně slouží migraci zvěře), v km 37,744 D52 novým podjezdem pro cyklisty i pěší (viz SO 6212) a novou polní cestou (viz SO 6127) souběžnou s D52 vedenou cca do km 37,950, kde navazuje na stávající síť cest směrem k Šibeničnímu vrchu.

- 47.** *Není naplněna závazná podmínka 4 závazného potvrzujícího stanoviska EIA (podmínka 6 původního stanoviska EIA) „Vybudovat náhradní drenáže k zajištění funkce existujících odvodnění.“ Současný stav projektu je ignorováním závazné podmínky. Toto řešení musí také obsahovat doložení, že nově navrhované drenáže budou funkční a nebudou mít negativní dopady na území, a to včetně území s mimořádně vzácným biotopem, tj. oblast Slaniska v trojúhelníku. Vzhledem ke komplexnosti území v řešeném úseku, toto musí být doloženo detailní hydrologickou studií.*

Odůvodnění zamítnutí námítky 47:

Tuto námítku stavební úřad odkazuje na projektovou dokumentaci, kde je tato podmínka řešena. Konkrétně tuto část stavby řeší stavební objekt SO 6347 (viz část D.3 dokumentace DÚR).

- 48.** *Není naplněna závazná podmínka 5 závazného potvrzujícího stanoviska EIA (podmínka 7 původního stanoviska EIA) „Převést odvodňovací příkopy tělesem komunikace k zajištění funkce existujících odvodnění.“ Současný stav projektu je ignorováním závazné podmínky. Toto řešení musí také obsahovat doložení, že nově navrhované drenáže budou funkční a nebudou mít negativní dopady na území, a to včetně území s mimořádně vzácným biotopem, tj. oblast Slaniska v trojúhelníku. Vzhledem ke komplexnosti území v řešeném úseku, toto musí být doloženo detailní hydrologickou studií.*

Odůvodnění zamítnutí námítky 48:

Tato námítka, respektive její řešení opět stavební úřad odkazuje na předloženou projektovou dokumentaci. Na více místech jsou převáděny příčně přes komunikace příkopy pomocí trubních nebo rámových propustků (viz např. výkresy C.3.1 a C.3.2 a část D.3 dokumentace DÚR). K tomuto návrhu se kladně vyjádřily dotčené orgány, hájící zvláštní právní zájmy jak v oblasti vod, tak v oblasti ochrany přírody a krajiny.

- 49.** *V návaznosti na předchozí námítku se namítá, že dokumentace pro DÚR neobsahuje plnohodnotné řešení, jak bude nakládáno s vodami splachujícími nečistoty z navrhované D52 tak, že nejen chemické posypové materiály v zimním období, jakož i např. LTO celoročně nebudou znečišťovat okolí D52. V tomto kontextu se poukazuje na stav znalostí, který je postupně aplikován na navazujícím úseku rakouské dálnice A5, kde nakládání s těmito znečištěnými vodami je doposud nedořešeným problémem, který je v současnosti dokonce předložen rakouskému Ústavnímu soudu. Tento problém je tedy nepochybně závažný a od doby vydání stanoviska EIA v roce 2006 uplynula tak dlouhá doba, že stanovisko EIA je v tomto aspektu nedostačující, což znamená, že projektant se musí řídit v*

*současnosti existujícím stavem znalostí o této problematice a nemůže tento zásadní problém ignorovat.*

Odůvodnění zamítnutí námítky 49:

Námítka nemá zákonné náležitosti. Je věcí a zodpovědností projektanta, aby navrhl stavbu tak, aby byly splněny všechny podmínky vyžadované zvláštními právními předpisy. Správnost návrhu dokládají kladná závazná stanoviska předložená k předmětné navrhované stavbě. Co se týče stavby na území Rakouka, nelze se v tomto řízení odkazovat na soudní spory, které nejsou ukončeny a navíc neprobíhají dle platné legislativy České republiky, respektive probíhají na území jiného státu.

**50.** *Není naplněna závazná podmínka 6 závazného potvrzujícího stanoviska EIA (podmínka 8 původního stanoviska EIA) „Vybudovat náhradní drobné objekty k zajištění funkce existujících závlah.“ Současný stav projektu je ignorováním závazné podmínky. Toto řešení musí také obsahovat doložení, že nově navrhované objekty budou funkční a nebudou mít negativní dopady na území, a to včetně území s mimořádně vzácným biotopem, tj. oblast Slaniska v trojúhelníku. Vzhledem ke komplexnosti území v řešeném úseku, toto musí být doloženo detailní hydrologickou studií.*

Odůvodnění zamítnutí námítky 50:

Splnění této podmínky stavební úřad odkazuje na projektovou dokumentaci, která tuto problematiku řeší stavebním objektem SO 6347 (viz část D.3 dokumentace DÚR).

**51.** *Není naplněna závazná podmínka 7 závazného potvrzujícího stanoviska EIA (podmínka 9 původního stanoviska EIA) „Převést průtoky všech existujících toků (i občasných) přes těleso komunikace.“ Současný stav projektu je ignorováním závazné podmínky. Toto řešení musí také obsahovat doložení, že nebude mít negativní dopady na území, a to včetně území s mimořádně vzácným biotopem, tj. oblast Slaniska v trojúhelníku. Vzhledem ke komplexnosti území v řešeném úseku, toto musí být doloženo detailní hydrologickou studií.*

Odůvodnění zamítnutí námítky 51:

Tato námítka, respektive její řešení opět stavební úřad odkazuje na předloženou projektovou dokumentaci. Křížení s vodními toky řeší převážně mosty: viz SO 6210, 6212, 6217 a 6218 (část D.2 dokumentace DÚR). Křížení s Mikulovským odpadem 2 je řešeno rámovým propustkem v rámci SO 6101. Křížení s otevřeným korytem Mikulovského odpadu 5 je zrušeno a nahrazeno trubním vedením v rámci SO 6352 (část D.3 dokumentace DÚR). K tomuto návrhu se kladně vyjádřily dotčené orgány, hájící zvláštní právní zájmy jak v oblasti vod, tak v oblasti ochrany přírody a krajiny.

**52.** *Není naplněna závazná podmínka 8 závazného potvrzujícího stanoviska EIA (podmínka 11 původního stanoviska EIA) „Stavební dvory umisťovat mimo ochranná pásma vodních zdrojů, mimo obytnou zástavbu a mimo zátopové území, chráněná území a jejich ochranná pásma včetně významných krajinných prvků.“ Současný stav projektu je ignorováním závazné podmínky.*

Odůvodnění zamítnutí námítky 52:

Tato námítka již byla stavebním úřadem odůvodněna a proto ji na ně odkazuje. Součástí tohoto územního rozhodnutí žádné stavební dvory nejsou a staveniště je popsáno v části D.9 projektové dokumentace.

**53.** *Není naplněna závazná podmínka 9 závazného potvrzujícího stanoviska EIA (podmínka 12 původního stanoviska EIA) „Provést celoplošný monitoring průtoků a jakosti vody ve vodotečích.“ Monitoring se musí opírat o zjištění stavu před vydání územního rozhodnutí.*

*Tento monitoring není ve spise doložen, musí se takto stát. Současný stav projektu je ignorováním závazné podmínky.*

Odůvodnění zamítnutí námítky 53:

Splnění této podmínky stavební úřad odkazuje na projektovou dokumentaci, kde je v části F.1.5 a F.1.6 dokumentace DÚR, tato problematika řešena.

- 54.** *Není naplněna závazná podmínka 10 závazného potvrzujícího stanoviska EIA (podmínka 13 původního stanoviska EIA) „Na podkladě definitivního řešení odvodnění vybrané varianty rychlostní silnice provést aktualizaci výpočtu očekávaného znečištění příslušných recipientů včetně návrhu technických opatření k zamezení jejich kontaminace při havárii vozidel.“ Toto řešení musí také obsahovat doložení, že nebude mít negativní dopady na území, a to včetně území s mimořádně vzácným biotopem, tj. oblast Slaniska v trojúhelníku. Vzhledem ke komplexnosti území v řešeném úseku, toto musí být doloženo detailní hydrologickou studií.*

Odůvodnění zamítnutí námítky 54:

Splnění této podmínky je řešeno v projektové dokumentaci primárně návrhem DUN (dešťových usazovacích nádrží) s odlučovačem ropných látek před všemi vyústěními dálniční kanalizace do recipientů (SO 6314, 6315, 6318, 6319). Parametry DUN s ohledem na odstranění běžného znečištění a na zachycení havarijního znečištění uvádí část D.3 dokumentace DÚR. Na dálniční kanalizaci jsou mimo to navržena stavitka umožňující při včasném zásahu uzavření havarijního znečištění uvnitř kanalizace a jeho následné odčerpání. Ke znečištění vod chloridy, které navržený systém odvádění vod nedokáže bez dalšího účinně eliminovat (nutné ředění dle výpočtů směšovacích rovnic), nebude vzhledem k navrženému způsobu zimní údržby v etapě stavby 5206(.1) docházet, podmínka v této své části tedy není pro předmětný úsek D52 relevantní.

- 55.** *Není naplněna závazná podmínka 11 závazného potvrzujícího stanoviska EIA (podmínka 14 původního stanoviska EIA) „U případných přeložek toků navrhnout revitalizaci toku.“ Toto řešení musí také obsahovat doložení, že nebude mít negativní dopady na území, a to včetně území s mimořádně vzácným biotopem, tj. oblast Slaniska v trojúhelníku. Je nutné řešit i otázky záplavových stavů, neboť např. lokalita Slanisko v trojúhelníku je lokalitou závislou na proměnlivém zavlažení této lokality v jednotlivých letech. Vzhledem ke komplexnosti území v řešeném úseku, toto musí být doloženo detailní hydrologickou studií.*

Odůvodnění zamítnutí námítky 55:

Návrh stavby tak jak byl podán, neobsahuje přeložky vodních toků. Stavba obsahuje pouze úpravy koryt ve stávající stopě (viz SO 6322, 6323, 6324; část D.3 dokumentace DÚR). Revitalizační opatření jsou předmětem těchto SO.

- 56.** *Není možné ignorovat podmínku 16 původního stanoviska EIA, která byla zcela neodůvodněně vypuštěna z potvrzujícího stanoviska EIA a která zní „V blízkosti zdrojů pitné vody místního významu zamezit v co největší míře technickými prostředky vsakování odpadních vod z komunikace do půdního profilu.“. Dokumentace pro DÚR neobsahuje plnohodnotné řešení, jak bude nakládáno s vodami splachujícími nečistoty z navrhované D52 tak, že nejen chemické posypové materiály v zimním období, jakož i např. LTO celoročně nebudou znečišťovat okolí D52. V tomto kontextu se poukazuje na stav znalostí, který je postupně aplikován na navazujícím úseku rakouské dálnice A5, kde nakládání s těmito znečištěnými vodami je doposud nedořešeným problémem, který je v současnosti dokonce předložen rakouskému Ústavnímu soudu. Tento problém je tedy nepochybně závažný a od doby vydání stanoviska EIA v roce 2006 uplynula tak dlouhá doba, že stanovisko EIA je v tomto aspektu nedostačující, což znamená, že projektant se musí řídit v*

*současnosti existujícím stavem znalostí o této problematice a nemůže tento zásadní problém ignorovat.*

Odůvodnění zamítnutí námítky 56:

Stavebnímu úřadu nepřísluší posuzovat, jakým způsobem byly vypořádány podmínky EIA v potvrzujícím stanovisku Ministerstva životního prostředí. Navíc se jedná o podmínku pro provádění stavby, kterou nelze řešit v územním řízení o umístění stavby.

- 57.** *Není naplněna závazná podmínka 12 závazného potvrzujícího stanoviska EIA (podmínka 17 původního stanoviska EIA) „Při provádění zemních prací v bezprostředním okolí vodních toků zabezpečit jejich koryta před zanášením zeminou, v blízkosti rybníků, mokřadů a ekologicky cenných území nedopustit narušení jejich ekologické rovnováhy a zajistit migraci bioty.“ Toto musí být již projekčně a verifikačně doloženo v dokumentaci DÚR a zde to doloženo není. Řešení musí obsahovat doložení, že nebude mít negativní dopady na území, a to včetně území s mimořádně vzácným biotopem, tj. oblast Slaniska v trojúhelníku. Je nutné řešit i otázky záplavových stavů, neboť např. lokalita Slanisko v trojúhelníku je lokalitou závislou na proměnlivém zavlažení této lokality v jednotlivých letech. Vzhledem ke komplexnosti území v řešeném úseku, toto musí být doloženo detailní hydrologickou studií. Absentuje i řešení z hlediska migrace.*

Odůvodnění zamítnutí námítky 57:

Nejedná se o podmínku pro územní rozhodnutí. Podmínka se vztahuje k průběhu výstavby, k době po dokončení stavby a/nebo je k naplnění v rámci pořízení podrobnější projektové dokumentace v navazujícím stupni projektové dokumentace - DSP.

- 58.** *Není možné ignorovat podmínku 18 původního stanoviska EIA, která byla zcela neodůvodněně vypuštěna z potvrzujícího stanoviska EIA a která zní „Dostatečně dimenzovat mosty a propustky stávajících vodotečí.“. Dokumentace pro DÚR neobsahuje plnohodnotné řešení, jak bude nakládáno s vodami splachujícími nečistoty z navrhované D52 tak, že nejen chemické posypové materiály v zimním období, jakož i např. LTO celoročně nebudou znečišťovat okolí D52. V tomto kontextu se poukazuje na stav znalostí, který je postupně aplikován na navazujícím úseku rakouské dálnice A5, kde nakládání s těmito znečištěnými vodami je doposud nedořešeným problémem, který je v současnosti dokonce předložen rakouskému Ústavnímu soudu. Tento problém je tedy nepochybně závažný a od doby vydání stanoviska EIA v roce 2006 uplynula tak dlouhá doba, že stanovisko EIA je v tomto aspektu nedostačující, což znamená, že projektant se musí řídit v současnosti existujícím stavem znalostí o této problematice a nemůže tento zásadní problém ignorovat.*

Odůvodnění zamítnutí námítky 58:

Stavebnímu úřadu nepřísluší posuzovat, jakým způsobem byly vypořádány podmínky EIA v potvrzujícím stanovisku Ministerstva životního prostředí. Stavební úřad navíc doplňuje, že rozsah a dimenzování mostů a propustků stávajících vodotečí je plně v kompetenci a zodpovědnosti projektanta.

- 59.** *Není možné ignorovat podmínku 19 původního stanoviska EIA, která byla zcela neodůvodněně vypuštěna z potvrzujícího stanoviska EIA a která zní „Omezit zemní práce, které by narušily odtokový režim podzemních vod.“. Dokumentace pro DÚR neobsahuje plnohodnotné řešení, jak bude nakládáno s vodami splachujícími nečistoty z navrhované D52 tak, že nejen chemické posypové materiály v zimním období, jakož i např. LTO celoročně nebudou znečišťovat okolí D52. V tomto kontextu se poukazuje na stav znalostí, který je postupně aplikován na navazujícím úseku rakouské dálnice A5, kde nakládání s těmito znečištěnými vodami je doposud nedořešeným problémem, který je v současnosti*

*dokonce předložen rakouskému Ústavnímu soudu. Tento problém je tedy nepochybně závažný a od doby vydání stanoviska EIA v roce 2006 uplynula tak dlouhá doba, že stanovisko EIA je v tomto aspektu nedostačující, což znamená, že projektant se musí řídit v současnosti existujícím stavem znalostí o této problematice a nemůže tento zásadní problém ignorovat.*

Odůvodnění zamítnutí námitky 59:

Stavebnímu úřadu nepřísluší posuzovat, jakým způsobem byly vypořádány podmínky EIA v potvrzujícím stanovisku Ministerstva životního prostředí. Navíc se jedná o podmínku pro provádění stavby, kterou nelze řešit v územním řízení o umístění stavby.

**60.** *Není naplněna závazná podmínka 13 závazného potvrzujícího stanoviska EIA (podmínka 21 původního stanoviska EIA) „Doložit příslušnému vodohospodářskému orgánu způsob zneškodnění splaškových vod v průběhu výstavby.“ Toto musí být již projekčně a verifikačně doloženo v dokumentaci DÚR a zde to doloženo není. Řešení musí obsahovat doložení, že nebude mít negativní dopady na území, a to včetně území s mimořádně vzácným biotopem, tj. oblast Slaniska v trojúhelníku. Je nutné řešit i otázky záplavových stavů, neboť např. lokalita Slanisko v trojúhelníku je lokalitou závislou na proměnlivém zavlažení této lokality v jednotlivých letech. Vzhledem ke komplexnosti území v řešeném úseku, toto musí být doloženo detailní hydrologickou studií.*

Odůvodnění zamítnutí námitky 60:

Nejedná se o podmínku pro územní rozhodnutí. Podmínka se vztahuje k průběhu výstavby, k době po dokončení stavby a bude předmětem stavebního řízení, respektive podmínek ve stavebním povolení.

**61.** *Není možné ignorovat podmínku 20 původního stanoviska EIA, která byla zcela neodůvodněně vypuštěna z potvrzujícího stanoviska EIA a která zní „Zajistit souhlas příslušného vodohospodářského orgánu se snížením hladiny podzemních vod v zářezech stavby podélnou drenáží.“. Dokumentace pro DÚR neobsahuje plnohodnotné řešení, které by dokládalo vliv na hladiny podzemních vod. Toto je nutné do DÚR doplnit a žadatel o územní rozhodnutí musí doložit souhlas vodohospodářského orgánu.*

Odůvodnění zamítnutí námitky 61:

Stavebnímu úřadu nepřísluší posuzovat, jakým způsobem byly vypořádány podmínky EIA v potvrzujícím stanovisku Ministerstva životního prostředí. Tento příslušný orgán tuto podmínku v rámci ověření posoudil a zvážil její relevantnost a na základě tohoto posouzení ji z podmínek ověřovacího stanoviska vypustil. Dále stavební úřad doplňuje, že tato podmínka vyplývá ze zákonů.

**62.** *Schází vyjádření vodovodů a kanalizací k otázkám znečištění vod.*

Odůvodnění zamítnutí námitky 62:

Dle ustanovení § 86 odst. 2 písm. c) stavebního zákona, předkládá žadatel k územnímu řízení stanoviska vlastníků veřejné dopravní a technické infrastruktury k možnosti a způsobu napojení nebo podmínkám dotčených ochranných a bezpečnostních pásem, případně dle odstavce d) tohoto ustanovení smlouvy s příslušnými vlastníky veřejné dopravní a technické infrastruktury nebo plánovací smlouvu, vyžaduje-li záměr vybudování nové nebo úpravu stávající veřejné dopravní a technické infrastruktury. Z toho tedy vyplývá, že žádné další podklady či souhlasy zákon od vlastníka veřejné technické infrastruktury nevyžaduje a ani se nepřísluší k této oblasti vlastníku technické infrastruktury vyjadřovat.



- 63.** *Není naplněna závazná podmínka 15 závazného potvrzujícího stanoviska EIA (podmínka 24 původního stanoviska EIA) „Provést celoplošný monitoring stavů hladin a jakosti podzemní vody.“ Monitoring se musí opírat o zjištění stavu před vydání územního rozhodnutí. Tento monitoring není ve spise doložen, musí se takto stát. Současný stav projektu je ignorováním závazné podmínky.*

Odůvodnění zamítnutí námitky 63:

Splnění této podmínky je součástí projektové dokumentace, konkrétně v rámci hydrogeologického monitoringu - část F.1.5 dokumentace DÚR.

- 64.** *Není naplněna závazná podmínka 16 závazného potvrzujícího stanoviska EIA „ - dešťová voda z povrchu rychlostní silnice bude svedena do silniční kanalizace zaústěné do těsněných retenčních nádrží nebo DUN, - mělké příkopy v zářezích silnice a podél paty násypů navrhnout se zpevněným dnem, - dešťové vody z povrchu silnice a drenážní vody svádět odděleně.“ je v rozporu se stavem znalostí z projektování dálnic. V tomto kontextu se poukazuje na stav znalostí, který je postupně aplikován na navazujícím úseku rakouské dálnice A5, kde nakládání s těmito znečištěnými vodami je doposud nedořešeným problémem, který je v současnosti dokonce předložen rakouskému Ústavnímu soudu. Tento problém je tedy nepochybně závažný a od doby vydání stanoviska EIA v roce 2006 uplynula tak dlouhá doba, že stanovisko EIA je v tomto aspektu nedostačující, což znamená, že projektant se musí řídit v současnosti existujícím stavem znalostí o této problematice a nemůže tento zásadní problém ignorovat. Toto musí být již projekčně a verifikačně doloženo v dokumentaci DÚR a zde to doloženo není.*

Odůvodnění zamítnutí námitky 64:

Dálniční kanalizaci, DUN a RN řeší podrobně SO řady 300 (viz část D.3 dokumentace DÚR). Zpevnění dna příkopů dokládá příloha 03a v části D.1 dokumentace DÚR. Drenážní vody nejsou přímo zaústovány do dálniční kanalizace, podrobnosti budou součástí navazující projektové dokumentace. .

- 65.** *Není naplněna závazná podmínka 18 závazného potvrzujícího stanoviska EIA (podmínka 29 původního stanoviska EIA) „Provést opatření ve vztahu k blízkým využívaným domovním studním.“ Současný stav projektu je ignorováním závazné podmínky.*

Odůvodnění zamítnutí námitky 65:

Nejedná se o podmínku pro územní rozhodnutí. Podmínka bude řešena v rámci pořízení podrobnější projektové dokumentace v navazujícím stupni projektové dokumentace - DSP. V blízkosti navrhované stavby se nenachází domovní studně.

- 66.** *Není naplněna závazná podmínka 19 závazného potvrzujícího stanoviska EIA (podmínka 33 původního stanoviska EIA) „V dalších fázích přípravy stavby určit cílové plochy pro uložení ornice a zkulturnění schopného podorničí, které budou získány skryvkou v rámci zemních prací při výstavbě komunikace.“ Umisťování takovýchto ploch musí proběhnout společně s posouzením vzniklých negativních vlivů již v územním řízení. Současný stav projektu je ignorováním závazné podmínky.*

Odůvodnění zamítnutí námitky 66:

Splnění této podmínky, tedy podmínky č. 33 původního stanoviska EIA je součástí projektové dokumentace, konkrétně v části F.15 dokumentace DÚR. V ověřovacím stanovisku EIA podmínka č. 19 zní: Součástí dalších stupňů přípravy bude Komplexní odtoková studie. Přemostění Horní nádrže řešit na základě podrobného vyhodnocení vlivu přemostění na frekvenci a rozsah zaplavovaného území. Přemostění všech toků řešit na základě posouzení vlivu na odtokové poměry a navrhnout případná protipovodňová opatření. K této podmínce stavební

úřad sděluje, že odtoková studie doložena jako "celkové vodohospodářské řešení stavby" (viz část D.3 dokumentace DÚR). Přemostění horní nádrže VDNM není předmětem stavby 5206(.1). Přemostění vodních toků jsou navržena dostatečně kapacitní dle požadavků ČSN 73 6201 (podrobnosti uvádí části D.2 a D.3 dokumentace DÚR) a neomezují odtok z území. Protipovodňová opatření nejsou nutná.

- 67.** *Není naplněna závazná podmínka 22 závazného potvrzujícího stanoviska EIA (podmínka 29 původního stanoviska EIA) „Provést opatření ve vztahu k blízkým využívaným domovním studním.“ Současný stav projektu je ignorováním závazné podmínky.*

Odůvodnění zamítnutí námítky 67:

Tato podmínka je namítajícím zřejmě nesprávně zkopírována. Správně podmínka č. 22 ověřovacího stanoviska zní: „V dalších fázích přípravy stavby určit cílové plochy pro uložení ornice a zkulturnění schopného podorničí, které budou získány skryvkou v rámci zemních prací při výstavbě komunikace.“ K jejímu odůvodnění stavební úřad sděluje, že je splněna a to v projektové dokumentaci, v části F.15 dokumentace DÚR, která tuto podmínku plní. Podmínka č.29 původního stanoviska EIA, týkající se opatření k domovním studním již byla stavebním úřadem vypořádána výše.

- 68.** *Není naplněna závazná podmínka 23 závazného potvrzujícího stanoviska EIA (podmínka 34 původního stanoviska EIA) „Provést základní průzkum kontaminace orniční vrstvy v celé trase rychlostní komunikace ve vztahu k vyhlášce č.13/1994 Sb. Ministerstva životního prostředí, kterou se upravují některé podrobnosti ochrany zemědělského půdního fondu za účelem umožnění adekvátního rozhodnutí o jejich dalším využití.“ Toto se musí opírat o zjištění stavu před vydání územního rozhodnutí. Stávající stav kontaminace není ve spise doložen, musí se takto stát. Současný stav projektu je ignorováním závazné podmínky.*

Odůvodnění zamítnutí námítky 68:

Jedná se o podmínku, která nespadá do územního řízení. Její splnění bude vyžadováno v průběhu provádění stavby, a tudíž bude podmínkou ve stavebním řízení.

- 69.** *Není naplněna závazná podmínka 26 závazného potvrzujícího stanoviska EIA (podmínka 39 původního stanoviska EIA) „Veškeré práce provádět po etapách, svahy odkrývat po částech a přikrývat štěrkovými přísypy. Ve vytipovaných lokalitách, kde je výskyt podzemní vody, je třeba při těžbě postupovat opatrně a v případě velkého výronu vody ve svahu zářezu vybudovat odvodňovací kamenná žebra.“ Toto se musí opírat o zjištění stavu před vydání územního rozhodnutí. Současný stav projektu je ignorováním závazné podmínky.*

Odůvodnění zamítnutí námítky 69:

Opět se nejedná o podmínku pro územní rozhodnutí, ale o podmínku pro stavební povolení, která stanoví její splnění při provádění stavby.

- 70.** *Není naplněna závazná podmínka 27 závazného potvrzujícího stanoviska EIA (podmínka 39 původního stanoviska EIA) „Během výstavby i provozu rychlostní silnice R52 bude zajistit přístup na zemědělské pozemky (doporučuje se proto zpracování projektu pozemkových úprav tak, aby v důsledku realizace stavby nevznikaly neobhospodařovatelné nebo nepřístupné pozemky).“ Toto musí být projednáváno již v územním řízení. Současný stav projektu je ignorováním závazné podmínky.*

Odůvodnění zamítnutí námítky 70:

Návrhem polních cest v rámci stavby (SO 6127) společně se stávajícími cestami zapsanými v KN je zajištěna přístupnost všech zemědělsky využívaných parcel stávajících i oddělovaných stavbou. Přístupnost pozemků během realizace je vedle vhodné etapizace výstavby SO 6127 (viz

část D.9 dokumentace DÚR) zajištěna i pásy dočasných záborů podél trasy D52 (viz např. výkresy C.3.1 a C.3.2 dokumentace DÚR). Původní podmínka EIA č. 39 se provádění prací po etapách, svahy odkrývat po částech a přikrývat šterkovými přísypy. Ve vytypovaných lokalitách, kde je výskyt podzemní vody, je třeba při těžbě postupovat opatrně a v případě velkého výronu vody ve svahu zářezu vybudovat odvodňovací kamenná žebra. K této podmínce stavební úřad sděluje, že je podmínkou pro stavební řízení, jelikož se týká realizace stavby a nelze ji tedy zahrnout do podmínek územního rozhodnutí.

- 71.** *Není naplněna závazná podmínka 28 závazného potvrzujícího stanoviska EIA (podmínka 43 původního stanoviska EIA) „V další fázi přípravy stavby provést geologický, hydrogeologický a geotechnický průzkum území, který jasně stanoví podmínky provádění stavby a provozu ve vztahu k ložiskům a zásobníkům zemního plynu.“ Toto musí být projednáváno již v územním řízení. Současný stav projektu je ignorováním závazné podmínky.*

Odůvodnění zamítnutí námítky 71:

Jedná se o podmínku pro fázi přípravy, ne pro územní řízení. Podmínka není pro předmětný úsek D52 relevantní, jak dokládá i kladné vyjádření Obvodního báňského úřadu ke stavbě ve vztahu k ložiskové ochraně předložené v dokladové části DÚR, jelikož v dotčeném území se nenachází ložiska zemního plynu; další podrobné průzkumy tudíž nebyly v rámci DÚR opatřovány.

- 72.** *Není naplněna závazná podmínka 30 závazného potvrzujícího stanoviska EIA (podmínka 47 původního stanoviska EIA) „Po zaměření trasy a určení všech pozemků dotčených výstavbou a provozem R52 provést podrobný biologický průzkum (resp. biologické hodnocení, pokud bude přísl. orgánem požadováno) se zaměřením na výskyt zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů (i dle aktuální verze Červeného seznamu) a dalších chráněných částí přírody (Natura 2000, chráněných území a významných krajinných prvků). Navrhnout podmínky nakládání s těmito druhy (záchranný transfer, vytvoření náhradního stanoviště apod.) a vhodných technických řešení a opatření pro snížení či eliminaci negativních vlivů rychlostní silnice.“ Provedený biologický průzkum není aktuální a dokonce ani nezahrnuje v minulosti provedená zjištění, např. pro oblast lokality Slanisko v trojúhelníku. Není doloženo, jak bude nakládáno s lokalitou Slanisko v trojúhelníku. Toto musí být projednáváno již v územním řízení. Současný stav projektu je ignorováním závazné podmínky.*

Odůvodnění zamítnutí námítky 72:

Splnění podmínky stavební úřad odkazuje na projektovou dokumentaci, kde je tato problematika řešena. Konkrétně se jedná o část F.8.2 a F.8.1 dokumentace DÚR.

- 73.** *Není naplněna závazná podmínka 31 závazného potvrzujícího stanoviska EIA (podmínka 48 původního stanoviska EIA) „Po zaměření trasy a určení všech pozemků dotčených výstavbou a provozem R52 provést inventarizaci dřevin rostoucích mimo les na pozemcích dotčených stavbou a provozem rychlostní silnice včetně opatření pro ochranu zachovávaných dřevin před poškozením.“ Detailní inventarizace a návrhy opatření chránící dřeviny před poškozením absentují. Toto musí být projednáváno již v územním řízení. Současný stav projektu je ignorováním závazné podmínky.*

Odůvodnění zamítnutí námítky 73:

I tuto námítku stavební úřad odkazuje na projektovou dokumentaci, která tuto problematiku řeší v části F.9 dokumentace DÚR.

- 74.** *Není naplněna závazná podmínka 32 závazného potvrzujícího stanoviska EIA (podmínka 49 původního stanoviska EIA) „V dalších fázích přípravy stavby zpracovat migrační studii*

*včetně návrhu potřebných podchodů a nadchodů na střetu s prvky územního systému ekologické stability (dále jen „ÚSES“), niveletu, podchody nadchody konečné varianty upravit dle požadavků této studie.“ Toto musí být projednáváno již v územním řízení. Současný stav projektu je ignorováním závazné podmínky.*

Odůvodnění zamítnutí námitky 74:

Sstejně jasko předchozí námitka, respektive podmínka EIA je řešena v projektové dokumentaci, v části F.5 dokumentace DÚR.

**75.** *Koridor ZÚR JMK a poloha MÚK Mikulov-Jih byla v ZÚR JMK měněna. Není doložen soulad mezi ZÚR JMK a ÚP Mikulov.*

Odůvodnění zamítnutí námitky 75 :

Soulad s územním plánem města Mikulov a Zásadami územního rozvoje Jihomoravského kraje stavební úřad odůvodnil již výše v části souladu návrhu stavby s územně plánovací dokumentací. Dále stavební úřad doplňuje, že mimoúrovňová křižovatka MÚK Mikulov- jih bude součástí územního řízení pro další etapu stavby.

**76.** *V ptačí oblasti Pálava se vyskytují prioritní chráněnné biotopy, které jsou chráněny společně s ptačí populací. Do těchto prioritních biotopů nelze zasahovat bez souhlasu Evropské komise. Tento souhlas není ve spise doložen.*

*Koridor pro záměr dálnice D52 Pohořelice – Mikulov je v rozporu s podmínkami ochrany území NATURA 2000 a toto je opomenuto i ve stanoviscích, která jsou ve spise. Např. v ptačí oblasti Pálava se nachází rovněž prioritní typy stanovišť ve smyslu § 45i odst. 10 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny (dále „ZOPK“). Dle Příloh k nařízení vlády č. 318/2013 Sb. a příslušných nařízení vlády vyhlášujících jednotlivé ptačí oblasti lze pro tuto lokalitu uvést: Ptačí oblast Pálava, vyhlášená nařízením vlády č. 682/2004 Sb. v níž se nachází mimo jiné stanoviště 91E0\* - Smíšené jasanovo-olšové lužní lesy temperátní a boreální Evropy (Alno-Padion, Alnion incanae, Salicion albae) a stanoviště 91G0\* - Panonské dubohabřiny. Jelikož se jedná o stanoviště označené symbolem „\*“, jde nepochybně o prioritní typy stanovišť.*

*Jakékoliv negativní vlivy (bez ohledu na jejich významnost) na prioritní typy stanovišť jsou regulovány speciální právní úpravou obsaženou v § 45i odst. 10 ZOPK.*

*Podle § 45i odst. 10 ZOPK platí, že jde-li o negativní vliv na lokalitu s prioritními typy stanovišť nebo prioritními druhy, lze záměr schválit jen z důvodů týkajících se veřejného zdraví, veřejné bezpečnosti nebo příznivých důsledků nesporného významu pro životní prostředí. Jiné naléhavé důvody převažujícího veřejného zájmu mohou být důvodem ke schválení jen v souladu se stanoviskem Komise. Ministerstvo životního prostředí v tom případě na základě dožádání příslušného orgánu požádá Komisi o stanovisko; ode dne odeslání žádosti o stanovisko do dne doručení stanoviska lhůty v příslušných řízeních neběží.*

*O tom, že se v případě prioritních typů stanovišť jedná o úpravu speciální, svědčí rovněž čl. 6 odst. 4 Směrnice Rady 92/43/EHS o ochraně přírodních stanovišť, volně žijících živočichů a planě rostoucích rostlin, jejíž transpozicí je § 45i a násl. ZOPK: „...Jestliže se na dotyčné lokalitě vyskytují prioritní typy přírodních stanovišť a/nebo prioritní druhy, pak mohou být uplatněny pouze důvody související s ochranou lidského zdraví a veřejné bezpečnosti s nesporně příznivými důsledky mimořádného významu pro životní prostředí nebo jiné naléhavé důvody převažujícího veřejného zájmu podle stanoviska Komise.“ Územní řízení je tedy nutné přerušit pro rozpor s ZOPK pro absenci souhlasu Evropské komise.*

Odůvodnění zamítnutí námitky 76:

V této námitce je uvedeno: „.....Jestliže se na dotyčné lokalitě vyskytují prioritní typy přírodních stanovišť a/nebo prioritní druhy....“. K této skutečnosti stavební úřad sděluje, že řešený úsek komunikace prochází pouze intenzivně zemědělsky využívanou krajinou, která je sice z části součástí NATURové lokality, ale vzhledem k jejímu charakteru a využití se v dotčeném území nenacházejí prioritní typy přírodních stanovišť, jež jsou předmětem ochrany citovaného nařízení vlády. Navíc předmětnou stavbu lze rozhodně považovat za stavbu související s ochranou lidského zdraví, poněvadž vyřeší veškeré negativní dopady intenzivní silniční dopravy na okolí stávající trasy komunikace R52 D52, procházející zastavěným územím města Mikulov. Na základě výše uvedeného je tedy zřejmé, že souhlas Evropské komise k územnímu řízení není třeba.

**77.** *Ve vyjádření AOPK ze dne 31. 10. 2017, čj. 02338/JM/17, AOPK reaguje na námitku č. 9 Spolku VODA z Tetčic a uvádí, že stanoviska vydala k dokumentaci DÚR z 10/2015. Ve spise je však doloženo předání DÚR dnem 28. 4. 2016 a následně předání aktualizované DÚR dne 15. 12. 2016. Je takto doloženo, že všechna vyjádření AOPK nejsou platná, neboť byla vydána k jiné verzi DÚR než aktuální verzi.*

Odůvodnění zamítnutí námitky 77:

Námitka nemá zákonné náležitosti.

Jak již bylo výše uvedeno, toto vyjádření je podkladem pro stavební úřad pro vypořádání námitek. Ke skutečnosti, k jaké projektové dokumentaci se dotčený orgán v průběhu řízení vyjadřoval, již stavební úřad popsal výše v odůvodnění obdobných námitek a proto je na ně odkazuje.

**78.** *V návaznosti na předchozí námitku se specificky namítá, že není platná ani výjimka z ust. § 26 ZOPK, podle kterého nelze na území CHKO stavět nové dálnice. Územní řízení tedy musí být opět přerušeno do doby, než bude žadatelem doložena platná výjimka jednoznačně vztažená k té dokumentaci DÚR, která je poslední aktuální verzí ve spise.*

Odůvodnění zamítnutí námitky 78:

Námitka nemá zákonné náležitosti. K posouzení platnosti citované výjimky je příslušný nadřízený orgán v rámci odvolacího řízení.

**79.** *Je zcela absurdní, když AOPK v reakci na námitku 9d spolku VODA z Tetčic ve svém vyjádření ze dne 31. 10. 2017, čj. 02338/JM/17 uvádí, že „Agentura poukazuje na skutečnost, že předložená žádost o vydání závazného stanoviska se týká pouze úseku km 34,550 - 38,445 stavby R5206.1 pro katastrální území Mikulov na Moravě. Podle názoru Agentury se nejedná o totožnou stavbu a stejný rozsah, který byl posuzován v roce 2008. Pokud by se jednalo o stejný rozsah a totožné řešení liniové stavby, pak je Agentura vázána právním názorem nadřízeného orgánu, kterým je MŽP.“ Stavba R5206.1 je z hlediska trasování D52 jednoznačnou podmnožinou stavby D52. Toto dokládá i označení na veřejné vyhlášce ze dne 31. 1. 2018, čj. MUMI18006081 vydané stavebním úřadem Mikulov, kde na první straně této vyhlášky je předmět řízení označen jako řízení reagující na žádost „žádost o vydání územního rozhodnutí o umístění stavby nazvané: „Rychlostní silnice R52, stavba 5206 Perná - st. hranice ČR/Rakousko““ a následně na str. 4 předmětné veřejné vyhlášky je uvedeno zúžení oproti předmětu řízení, a to na „Rychlostní silnice R52, stavba 5206 Perná - st. hranice ČR/Rakousko“ v úseku km 34,550 - 38,445“. AOPK tedy byla vázána právním názorem nadřízeného orgánu, kterým je MŽP a je zde doloženo pochybení AOPK.*

Odůvodnění zamítnutí námitky 79:

Námitka nemá zákonné náležitosti.

Opětovně stavební úřad sděluje, že se jedná o vyjádření dotčeného orgánu, které má sloužit pro vypořádání námitek stavebního úřadu. Dotčenému orgánu je známa skutečnost, jaké části stavby se územní rozhodnutí týká a k té se taktéž v rámci územního řízení vyjadřoval. Ostatní námitky zde uvedené jsou směsicí již podaných námitek a stavební úřad na ně v plném rozsahu odkazuje.

**80.** *Vzhledem k tomu, že územní řízení je řízení prováděné na základě žádosti žadatele, stavební úřad nedisponuje s předmětem žádosti, a tedy nebyl oprávněn bez žádosti žadatele předmět řízení zúžit z na str. 1 veřejné vyhlášky nadepsaného předmětu řízení „Rychlostní silnice R52, stavba 5206 Perná - st. hranice ČR/Rakousko“ na zúžený předmět řízení uvedený na str. 4, tj. na „Rychlostní silnice R52, stavba 5206 Perná - st. hranice ČR/Rakousko“ v úseku km 34,550 - 38,445“. Veřejná vyhláška je tedy vydána v rozporu s procesním postupem a řízení musí být zastaveno, resp. opakováno.*

Odůvodnění zamítnutí námítky 80:

Námítka nemá zákonné náležitosti. Správnost procesního postupu posuzuje nadřízený orgán stavebního úřadu v rámci odvolacího řízení. Již výše v odůvodnění námitek stavební úřad tuto obdobnou námítku již vypořádal. Nicméně opětovně uvádí, že namítající má pravdu v první části námítky, že územní řízení je vedeno na žádost a v tomto duchu také stavební úřad postupoval. Celý proces je pro přehlednost popsán v oznámení o zahájení řízení, tedy i skutečnost, že žadatel podal žádost o zúžení předmětu územního řízení a stavební úřad tedy jednoznačně uvedl, na kterých pozemcích se stavba bude po zúžení umisťovat. Jedná se tedy v tomto případě o nedostatečné nastudování deklarovaného oznámení. Procesní postup byl tedy dle názoru stavebního úřadu dodržen.

**81.** *Namítáme, že AOPK ve svém vyjádření ze dne 31. 10. 2017, čj. 02338/JM/17 nesprávně reagovala na námitku č. 14 spolku VODA z Tetčic, kde je upozorňováno na chybné podkladové údaje týkající se predikované intenzity dopravy na D52. Skutečností je, že pro posouzení je nutno vycházet z predikované intenzity dopravy pro návrhové období nejméně 10 let (viz např. § 11 odst. 2 písm. b)) zákona č. 201/2012, o ochraně ovzduší, kde návrhovým obdobím se musí rozumět období 10 let po uvedení nové komunikace do provozu. Posuzování EIA se pro pozemní komunikace musí provádět pro období nejméně 20 let od uvedení komunikace do provozu. Ani jedné z těchto podmínek neodpovídají ani stanovisko EIA z roku 2005 ani údaje o intenzitách dopravy použité v jiných podkladových dokumentech ve spise. Proces EIA byl veden s tím, že zahájení realizace záměru bude v roce 2006 (viz str. 10 Oznámení EIA) a k dokončení realizace dojde v roce 2011. Na str. 13 Oznámení EIA je uvedeno, že „Základními vstupními údaji pro prognózu emisí škodlivin do ovzduší v období běžného provozu jsou intenzity dopravy na uvažovaných variantách silnici R52. Intenzity byly převzaty ze studie "Dopravně inženýrské údaje" (ADIAS, spol. s r.o. Brno, 2002). Výchozí dopravní intenzity použité jako vstupy k výpočtu emisních charakteristik jsou uvedeny v následujícím přehledu“. Údaje ze studie z roku 2002 jsou nepochybně k dnešnímu dni tak zastaralé, že je nelze vůbec považovat za relevantní a stejně tomu tak je s hodnotami predikovaných intenzit dopravy, na základě kterých bylo provedeno hodnocení EIA. Používat data o predikci intenzit dopravy pro rok 2015 (viz str. 14 Oznámení EIA) je k dnešnímu dni zcela absurdní, neb se zde nejenže se o žádnou predikci nejedná, ale rok 2015 je již několik let historií. V tomto kontextu napadáme fakt, že MŽP vydalo ke stanovisku EIA z roku 2015 potvrzující stanovisko dne 23. března 2016 pod č.j. 9817/ENV/16, tedy době, kdy stanovisko EIA z roku 2005 bylo již tak zastaralé, že nemohlo být vyhodnoceno jako stanovisko založené na nezměněných podmínkách v území. Je tedy nutné zajistit spolehlivé zjištění stavu pro dobu vedení řízení, tedy pro rok 2018 a zajistit věrohodnou predikci intenzit dopravy pro období v době 20 let po uvedení komunikace do provozu. Tedy je nutné opakovat jak řízení EIA, tak nově zpracovat rozptylovou a hlukovou studii v rámci dokumentace DÚR.*

Odůvodnění zamítnutí námítky 81:

K této námitce stavební úřad sděluje, že vyjádření AOPK je podkladem pro odůvodnění náitek stavebního úřadu a jeho správnost, respektive jeho skutečnosti v něm uvedené bude posuzovat v případě odvolacího řízení nadřízený orgán AOPK, tedy Ministerstvo životního prostředí. Co se týče další argumentace o nesprávnosti výpočtů intenzit dopravy pro návrh umístění stavby, stavební úřad odkazuje na již výše odůvodněné námitky totožného obsahu.

- 82.** *Namítáme, že AOPK ve svém vyjádření ze dne 31. 10. 2017, čj. 02338/JM/17 nesprávně reagovalo na námitky ostatních spolků i fyzické osoby, pana Pavla Serbajla, když na str. 2 a 3 ve svém vyjádření ze dne 31. 10. 2017, čj. 02338/JM/17 uvedlo pouze formulaci, že tyto námitky jsou „směřovány především na zpracovanou hlukovou studii, na měření intenzity a hluku z dopravy, případně ke stanoveným rozptylovým podmínkám v okolí liniové stavby silnice R52“. Toto nesplňuje požadavky na vyjádření, které k námitkám účastníků řízení má na výzvu stavebního úřadu podat dotčený orgán ochrany přírody a krajiny. Jak otázka hlučnosti, tak otázka znečištění ovzduší jsou kardinální aspekty pro ochranu oblastí NATURA 2000 – ptačích oblastí, tedy PO Pálava. Dotčený orgán byl tedy povinen věcně posoudit předmětné námitky a jen konstatovat, že tyto námitky byly podány a zůstat nečinný. Vyjádření AOPK ve svém vyjádření ze dne 31. 10. 2017, čj. 02338/JM/17 je tedy nutno odmítnut i z tohoto důvodu.*

Odůvodnění zamítnutí námitky 82:

Tak jak již bylo uvedeno v předchozí námitce, i zde stavební úřad sděluje, že posouzení správnosti přísluší nadřízenému orgánu, ne stavebnímu úřadu. Oblast problematiky hlučnosti i znečištění ovzduší již byla výše v odůvodnění stavebním úřadem vypořádána.

- 83.** *Vyjádření odboru dopravy Krajského úřadu JMK ze dne 1.11.2017 vydané pod č.j. JMK 151366/2017 lze pokládat za vyjádření, kde dotčený orgán nenaplnil požadavky na něj kladené a kde měl podat vyjádření ke všem otázkám z dopravní problematiky spadajícím do jeho působnosti. To dotčený orgán neučinil.*

Odůvodnění zamítnutí námitky 83:

I tato námitka opět směřuje k obsahu vyjádření dotčeného orgánu, které je podkladovým materiálem pro stavební úřadem a není předmětem pro podávání námitek a stavební úřad se s obdobnou námitkou opětovně vypořádal již výše a proto ji nebude duplicitně odůvodňovat.

- 84.** *Namítáme věcně chybný postup dotčeného orgánu, Krajské hygienické stanice, ze dne 6. 11. 2017, čj. KHSJM 62405/2017/BV/HOK, kde je uvedeno: „V době zpracování hlukové studie a v době vydání závazného stanoviska KHS JmK nebyly známy výsledky aktuálního sčítání dopravy z roku 2016. KHS JmK proto konstatuje, že v případě aktualizace závazného stanoviska KHS JmK bude požadována nová hluková studie, zpracovaná dle aktuálních údajů intenzit dopravy z roku 2016 (vycházejících z podkladů ŘSD ČR), včetně výhledových intenzit dopravy“. KHS JmK vydala stanovisko pod čj. KHSJM 13501/2016/BV/HOK ze dne 23. 3. 2016, avšak k 6. 11. 2017 byly již zveřejněny výsledky celostátního sčítání dopravy, tedy nová informace, která musela být vzata v úvahu. KHS JmK měla tedy již k 6. 11. 2017 požadovat aktualizovanou hlukovou a rozptylovou studii. Tyto podklady měla KHS požadovat proto, že z úřední povinnosti se měla seznámit jak s podkladovými údaji pro existující hlukovou a rozptylovou studii, tak i s novými informacemi, které představovaly zveřejněné výsledky celostátního sčítání dopravy z roku 2016 zveřejněné v roce 2017. Pokud by to toto KHS učinila, bývala by musela zjistit tak závažné nedostatky podkladových informací, že by bývala musela např. hlukovou studii zcela odmítnout. Jak je uvedeno ve vyjádření KHS ze dne 15. 01. 2018, č. j. KHSJM 02118/2018/BV/HOK, dne 20.12.2017 byla Krajské hygienické stanici Jihomoravského kraje se sídlem v Brně (dále jen „KHS JmK“) doručena reakce zplnomocněného zástupce stavebníka společnosti PK OSSENDORF s.r.o., Tomešova 503/1, Brno, na vyjádření KHS*

JmK k podaným námitkám ve věci územního řízení stavby „Mikulov, Rychlostní silnice R52, stavba 5206 Perná - státní hranice ČR/Rakousko, I. etapa (úsek km 34,550 - 38,445) na pozemcích v k. ú. Mikulov na Moravě. V tomto vyjádření KHS zcela chybně konstatuje, že nadále zůstává v platnosti závazné stanovisko KHS JmK ze dne 23. 03. 2016 pod č. j. KHSJM 13501/2016/BV/HOK a to proto, že i na základě vyjádření od PK Ossendorf nedošlo k zásadní změně v dopadech na okolí, resp. případné navýšení hlukové zátěže. S tímto postupem nelze souhlasit z řady důvodů, a to včetně toho, že jak vyplývá z předmětného vyjádření PK Ossendorf podkladové informace pro hlukovou studii nebyly v pořádku. Už v příloze č. 3 k předmětnému vyjádření PK Ossendorf je doloženo sebepřiznání PK Ossendorf, že podkladové informace o intenzitách byly nedostatečné: „Hodnoty ročních průměrných denních intenzit (RPDI) na I. etapě 052 (obchvatu Mikulova) pro výhledový rok zprovoznění 2020 byly odvozeny pomocí dopravního modelu Jihomoravského kraje z roku 2014. Tento model byl vytvořen pomocí údajů uvedených v celostátním sčítání dopravy (CSD) v roce 2010, případně na základě údajů z automatických sčítačů z let 2011 a 2012, poskytnutých ŘSD ČR. Model stávajícího stavu (RPDI 2010) byl rovněž výstupem z modelu JMK z roku 2014, zpracovaného na základě výsledků CSD 2010 a rozborů výsledků z ASD u Bavor a Mikulova (přechod). Model stávající sítě 2010 byl dokladován v dokumentaci „Model silniční dopravy pro síť Jihomoravského kraje“, příloha 1.1a 1.2 (zpracovatel HBH projekt spol. s r.o., 2014, objednatel JMK), jednalo se o podklady k ZÚR JMK.“ Nejen tedy schází údaje o sčítání dopravy z roku 2016, které přinesly důkazy o velmi významných změnách v intenzitách dopravy (až na 220 % - viz podrobněji níže), ale i odkaz na dopravní model JMK je odkazem chybným, neboť tento model je zatížen zásadními chybami, jak to ostatně dokládá i jeho porovnání se sčítáním dopravy v roce 2016. Predikce opírající se o tento dopravní model použitý pro ZÚR jsou tedy zásadním způsobem chybné a bylo nevyhnutelné zpracovat aktualizované stanovisko KHS, což se doposud nestalo.

Je-li řízení vedeno na základě dopravního modelu JMK, pak tento model musí být vložen do spisu k územnímu řízení. Lze poukázat na kartogramy dopravy, které jsou grafickými přílohami studie „Model silniční dopravy pro síť Jihomoravského kraje“ (HBH Projekt spol. s r.o., 06/2014) a zobrazují tzv. „stávající stav“ (zde stav z roku 2013) se silnicí I. třídy I/52 a „plánovaný stav“ pro rok 2035 s doplněnou dálnicí D52. U Drasenhofenu byla v roce 2013 intenzita dopravy 8.4/2.0 tj. 8,4 tisíc vozidel denně (z toho 2 tisíce tzv. „těžkých motorových vozidel“). Pro rok 2035 se předpokládá stav intenzit dopravy s přenoskem koeficienty dle TP 225, na intenzitu dopravy 11.2/2.4 a 1.1/0.1.

Studie není transparentní v tom, jak byly intenzity 11.2/2.4 a 1.1/0.1 a tedy celková intenzita dopravy 12,3 tisíc vozidel denně (z toho 2,5 tisíc těžkých motorových vozidel) pro rok 2035 vypočteny, resp. získány. Pochybnosti o správnosti predikce pro rok 2035 pro klíčovou složku dopravního proudu nejvíce zatěžující životní prostředí, tj. pro těžká motorová vozidla, lze doložit i nejnovějšími informacemi o sčítání dopravy v ČR z roku 2016,6 kde pro sčítací úsek 6-2190 (státní hranice ČR – Rakousko – vyústění silnice I/40 do I/52) je uvedena intenzita dopravy v kategorii TV (těžká motorová vozidla celkem) 3195 vozidel denně.

Znamená to, že oficiální sčítání dopravy pro rok 2016 zde zjistilo o 28% více vozidel těžké nákladní dopravy než model dopravy pro ZÚR JMK předpovídá pro dobu za prakticky 20 let, na léta 2035+. Hluková studie založená na tak chybném dopravním modelu je naprosto nepoužitelná a musí být odmítnuta stavebním úřadem, což však současně znamená, že existující stanovisko KHS je nepoužitelné pro řízení, neboť není založeno ve smyslu správního řádu na spolehlivě zjištěném stavu věci. Po vypracování nové hlukové studie musí pak KSH tuto studii posoudit a následně musí vydat nové stanovisko.

Odůvodnění zamítnutí námítky 84:

I tato námitka opětovně směřuje k vyjádření dotčeného orgánu, tak jako ty předchozí. Jako reakci na toto vyjádření Krajské hygienické stanice JMK, společnost PK Ossendorf, jako zástupce žadatele, připsal ze dne 03. 01. 2018, pod č. j. MUMi 17052834 uvádí následující:



„KHS ve vyjádření 2017 uvádí, že v rámci výše uvedené stavby bylo vydáno závazné stanovisko pod č. j. KHSJM 13501/2016/BV/HOK ze dne 23. 03. 2016 (dále jen „závazné stanovisko 2016“), součástí projektové dokumentace byla hluková studie vypracovaná Ing. Vladimírem Krylem, HBH Projekt spol. s.r.o., Kabátníkova 5, 602 00 Brno, v listopadu 2014.

Dále KHS uvádí ve vyjádření 2017: „V době zpracování hlukové studie a v době vydání závazného stanoviska nebyly známy výsledky aktuálního sčítání dopravy z roku 2016. KHS proto konstatuje, že v případě aktualizace závazného stanoviska KHS bude požadována nová hluková studie, zpracovaná dle aktuálních údajů intenzit dopravy z roku 2016 (vycházejících z podkladů ŘSD ČR), včetně výhledových intenzit dopravy.“

Na vyjádření 2017 si jakožto žadatel o vydání územního rozhodnutí na výše uvedenou stavbu dovoluujeme zareagovat.

Vzhledem k tomu, že doba platnosti závazného stanoviska není omezena, v rámci řízení se nezměnily poměry, jenž bybyly důvodem pro vydání nového závazného stanoviska, zůstává tak dle našeho názoru závazné stanovisko 2016 i nadále v platnosti.

Považujeme však za potřebné Vás informovat o provedení ověřujících hlukových výpočtů s intenzitami odvozenými z celostátního sčítání dopravy v roce 2016.

Přepočtení hlukové situace v okolí km 37,500 - 38,500 projektového staničení v I. etapě D52 v roce zprovoznění 2020 (Příloha č. 2) i po zadání nových údajů do výpočtu potvrdil, že v chráněném venkovním prostoru nejbližších staveb budou dodrženy hygienické limity hluku a opatření uváděná v hlukové studii vypracované Ing. Vladimírem Krylem, HBH Projekt spol. s.r.o., Kabátníkova 5, 602 00 Brno, v listopadu 2014, za předpokladu realizace technického řešení i včetně protihlukových opatření, jenž jsou obsahem kompletní projektové dokumentace pro územní rozhodnutí na stavbu „Rychlostní silnice R52, stavba 5206 Perná -st. hranice ČR/Rakousko, úsek 34,550-38,44:5“ zpracované k datu 10/2015 firmou DOPRAVOPROJEKT BRNO a.s., Kounicova 271/13, 602 00 Brno, při koordinaci projektu firmou PK OSSENDORF s.r.o., Tomešova 503/1, 602 00 Brno, jenž je součástí spisu.

Odvození zatížení dálnice D52 v úseku mezi projektovým km 34,550 - 38,445 se zohledněním zveřejněných výsledků celostátního sčítání dopravy (CSD) v roce 2016 (Příloha č. 3) řeší intenzity dopravy v zájmovém roce 2020 s ohledem na celostátní sčítání dopravy z roku 2016.

## Příloha č. 2

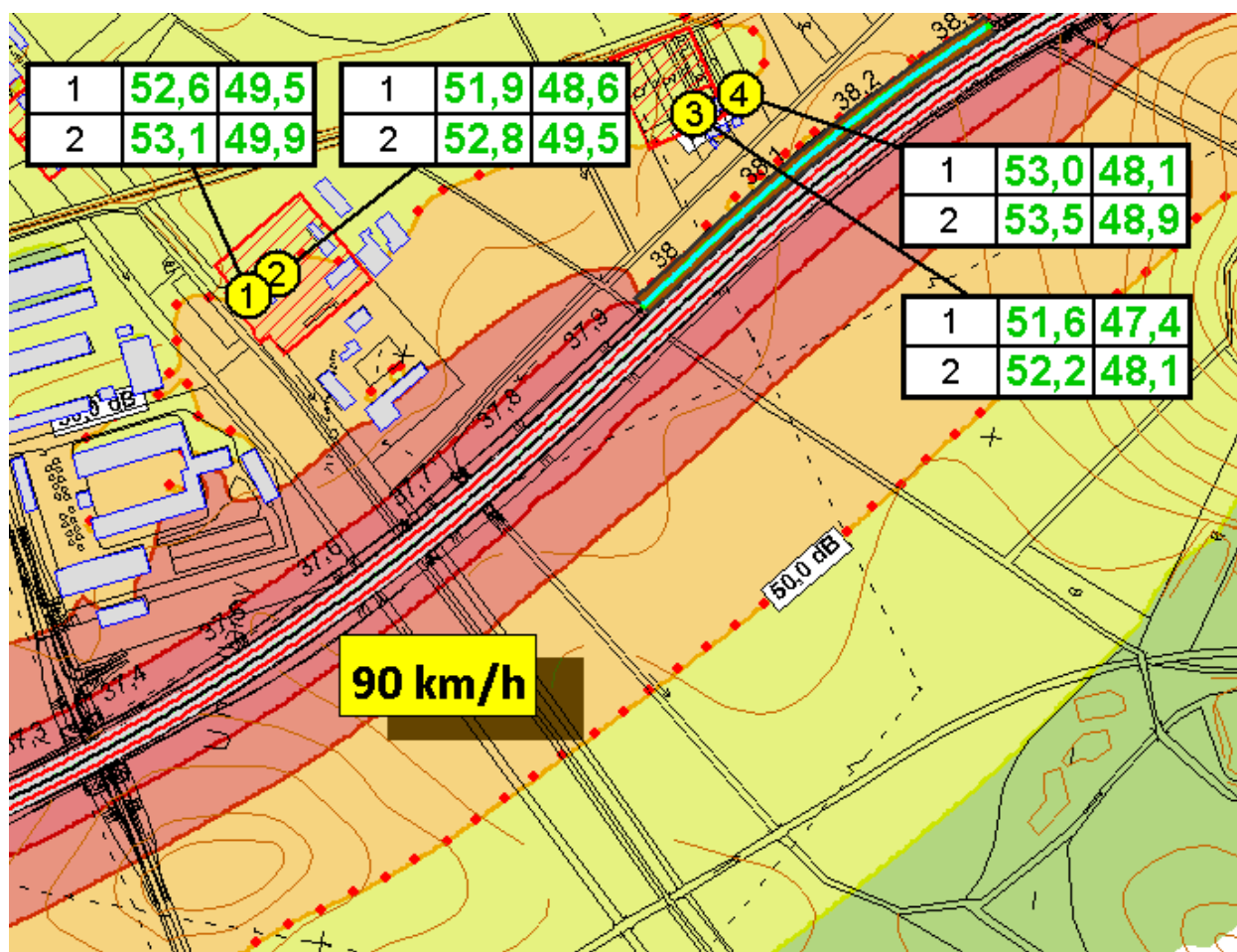
Přepočtení hlukové situace v okolí km 37,500 - 38,500 projektového staničení v I. etapě D52 v roce zprovoznění 2020:

Přepočtení navazuje na hlukovou studii zpracovanou v listopadu 2014 firmou HBH Projekt spol. s.r.o. pod názvem „R52 5206 Perná – st. hranice ČR/Rakousko, Podkladové studie pro upravená ÚŘ, příloha D – Hluková studie“, doložené v dokumentaci pro územní řízení (DÚR) v části F. 6.

Poznámky: · výpočtové body v přepočtu označené č. 1 a 2 odpovídají č. 6 a 7 z části DÚR F. 6 a reprezentují objekt „Domov pro seniory (G-centrum Mikulov), Republikánské obrany 945/16, Mikulov výpočtový bod v přepočtu označený č. 3 odpovídá č. 8 z části DÚR F. 6 a reprezentuje objekt „RD Spálený kopec 1205/3, Mikulov“, · výpočtový bod v přepočtu označený č. 4 odpovídá č. 9 z části DÚR F. 6 a reprezentuje objekt, „RD Spálený kopec 1206/1, Mikulov“.

Aktualizované odvození zatížení dálnice intenzitami dopravy v I. etapě D52 v úseku mezi projektovým km 34,550 - 38,445 se zohledněním zveřejněných výsledků celostátního sčítání dopravy v roce 2016 (CSD 2016) je doloženo ve vyjádření níže. Vstup pro aktualizovaný výpočet hlukového zatížení byl poskytnut projektantem technického řešení (DÚR) a odvozen postupem v Příloze č. 3. Předpokládaná hodnota zatížení RPD1 v roce 2020 na dálnici D52 v I. etapě je 7 119 vozidel celkem (z toho 2 777 vozidel těžkých). Je třeba zdůraznit, že po aktualizaci modelu Jihomoravského kraje budou tyto hodnoty zpřesněny. Výpočet hluku byl proveden výpočtovým programem SoundPLAN, v. 8.0, výsledky jsou uvedeny níže.

Obr. 1 Hlukové situace v okolí km 37,500 - 38,500 projektového staničení v I. etapě D52 v roce zprovoznění 2020



Výsledek výpočtu reprezentovaný na obrázku ukazuje, že pro aktualizovaný odhad zatížení intenzitami dopravy budou v chráněném venkovním prostoru nejbližších staveb dodrženy hygienické limity hluku dle nařízení vlády č. 272/2011 Sb., ve znění pozdějších předpisů.

### Příloha . 3

Odvození zatížení dálnice D52 v úseku mezi projektovým km 34,550 - 38,445 se zohledněním zveřejněných výsledků celostátního sčítání dopravy (CSD) v roce 2016.

Úsek D52 mezi km 34,550 - 38,445 projektového staničení tvoří neúplný západní obchvat Mikulova, ohraničen je od Brna křižovatkou „MÚK Mikulov sever“, od Vídně dočasnou křižovatkou „ÚK Mikulovjih“. Jedná se o tzv. I. etapu výstavby D52 s parametry dálniční stavby, v I. etapě prozatím nenavazující na další dálniční síť. Intenzity dopravy pro zájmovou oblast stavby a rok zprovoznění řešeného úseku 2020 jsou v dokumentaci pro územní řízení (DÚR) uvedeny v příloze 1.1 části F. 10. Hodnoty ročních průměrných denních intenzit (RPDI) na I. etapě D52 (obchvatu Mikulova) pro výhledový rok zprovoznění 2020 byly odvozeny pomocí dopravního modelu Jihomoravského kraje z roku 2014. Tento model byl vytvořen pomocí údajů uvedených v celostátním sčítání dopravy (CSD) v roce 2010, případně na základě údajů z automatických sčítačů z let 2011 a 2012, poskytnutých ŘSD ČR. Model stávajícího stavu (RPDI 2010) byl rovněž výstupem z modelu JMK z roku 2014, zpracovaného na základě výsledků CSD 2010 a rozborů výsledků z ASD u Bavor a Mikulova (přechod). Model stávající sítě 2010 byl dokladován v dokumentaci „Model silniční dopravy pro síť Jihomoravského kraje“, příloha 1.1 a 1.2 (zpracovatel HBH projekt spol. s r.o., 2014, objednatel JMK), jednalo se o podklady k ZÚR JMK. Jelikož v současné době není ještě dopravní model Jihomoravského kraje aktualizován dle hodnot CSD 2016, je odvození předpokládané aktualizované hodnoty zatížení I. etapy D52 (obchvatu Mikulova) provedeno pomocí údajů z CSD 2016 a koeficientů prognózy automobilové dopravy uvedených v TP 225 „Prognóza intenzit automobilové dopravy (II. vydání)“, schválených MD-OPK čj. 553/2012-120-STSP/1 dne 11. října 2012.

Z porovnání údajů RPDÍ v profilu na hraničním přechodu Mikulov/Drasenhofen (6-2190) dle CSD 2016 s hodnotami RPDÍ v modelu stávající sítě JMK z roku 2010 jsou v tabulce č. 1 stanoveny koeficienty pro přepočet zatížení I. etapy D52 (obchvatu Mikulova) na úroveň roku 2016.

Tab. 1 Porovnání RPDÍ CSD 2016 a modelu stávaj. sítě 2010 na profilu 6-2190

Kat. vozidel CSD2016 Model JMK 2014 stávaj. Stav(RPDÍ 2010) Přepočtový koeficient

|    |       |       | $k_{2016/2010}$ |
|----|-------|-------|-----------------|
| LV | 4 750 | 6 461 | <b>0,735</b>    |
| TV | 3 195 | 1 951 | <b>1,638</b>    |

Pro stanovení výhledových intenzit v časovém horizontu roku 2020 je nutné přenásobit koeficienty z tabulky č. 1 ještě koeficienty prognózy intenzit dopravy. Ty jsou odvozeny na základě TP 225, z koeficientů vývoje intenzit dopravy.

Odvození koeficientu prognózy intenzit dopravy je v následující tabulce č. 2.

Tab. 2 Stanovení koeficientů prognózy intenzit dopravy

| Výchozí rok   |       | 2016            |      |
|---|-------|-----------------|------|
| Výhledový rok   |       | 2020            |      |
|   |       | Skupina vozidel |      |
|   |       | LV              | TV   |
| Koeficient vývoje celkového dopravního výkonu pro výchozí rok   | $k_o$ | 1,13            | 1,04 |
| Koeficient vývoje celkového dopravního výkonu pro výhledový rok | $k_v$ | 1,28            | 1,06 |
| Koeficient prognózy intenzit dopravy                            | $k_p$ | 1,13            | 1,02 |

Odvození aktualizovaného odhadu zatížení I. etapy D52 (obchvatu Mikulova) v roce 2020.

Aktualizovaný odhad zatížení I. etapy D52 (obchvatu Mikulova) v roce 2020 se odvodí jako součin intenzit dle modelu JMK (RPDÍ 2010), přepočtového a koeficientu prognózy intenzit dopravy:

$$RPDÍ\ 2020 = RPDÍ\ 2010 \times k_{2016/2010} \times k_p$$

RPDÍ 2010 je stanoveno jako podíl předpokládané intenzity v roce 2020 před aktualizací (viz DÚR) a koeficientu prognózy mezi roky 2010 a 2020  $k_{2012/2010}$  dle TP 225.

Tab. 3 Aktualizovaný odhad zatížení I. etapy D52 (obchvatu Mikulova)

| Kategorie vozidel  | LV   | TV   | SV   |
|--|------|------|------|
| Model JMK 2014I. etapy D52(RPDÍ 2010)                      | 5192 | 1660 | 6852 |
| Přepočtový koeficient $k_{2016/2010}$ (viz tab. č. 1)      | 0,74 | 1,64 |      |
| Koeficient prognózy intenzit dopravy $k_p$ (viz tab. č. 2) | 1,13 | 1,02 |      |
| Aktualizovaný odhad zatížení RPDÍ 2020                     | 4342 | 2777 | 7119 |

Poznámka:

Členění kategorií vozidel odpovídá celostátnímu sčítání dopravy v roce 2010.

LV ... lehká vozidla ... osobní automobily a motocykly

TV ... těžká vozidla ... lehká, střední a těžká nákladní vozidla, autobusy, přívěsové a návěsové soupravy těchto kategorií vozidel

SV ... vozidla celkem "...

Z výše uvedeného vyplývá, že se žadatel, prostřednictvím zpracovatele projektové dokumentace a s tím souvisejících příslušných podkladů, se výhledem intenzit zabýval a zjistil, že i navýšení intenzit bude splňovat požadované limity, chráněné zvláštními právními předpisy. Tuto skutečnost potvrdilo i následné sdělení krajské hygienické stanice JmK, ze dne 15. 01 2018 pod č. j. KHSJM 02118/2018/BV/HOK, ve kterém je uvedeno následující: „Po zhodnocení všech dostupných podkladů z hlediska požadavků na ochranu veřejného zdraví, vyplývajících ze zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů, a po zhodnocení potenciálních zdravotních rizik pro dotčenou skupinu populace, souvisejících se situováním záměru v dané lokalitě, dospěla KHS JmK k závěru, že během probíhajícího územního řízení ve výše uvedené věci nedošlo k zásadní změně v

*dopadech na okolí, resp. případné navýšení hlukové zátěže je řešitelné protihlukovými opatřeními, se kterými se na stavbě počítá.*

*V dalším stupni řízení dle zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon č. 183/2006 Sb.“), požaduje KHS JmK předložit aktualizovanou a precizovanou hlukovou studii dokladující, že během provozu dopravy na předmětné stavbě a během její realizace, bude v nejzatíženějších chráněných venkovních prostorech a chráněných venkovních prostorech staveb zajištěn reálný předpoklad nepřekročení hygienických limitů hluku pro denní i noční dobu, stanovených nařízením vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, ve znění pozdějších předpisů.*

*Uvedený požadavek odůvodňuje KHS JmK § 2 odst. 1 písm. h) a příl. č. 8 část A bod 13. písm. b), bod 14. písm. c) a d), bod 15 písm. d) vyhlášky č. 146/2008 Sb., o rozsahu a obsahu projektové dokumentace dopravních staveb, ve znění pozdějších předpisů, kterou se provádějí některá ustanovení zákona č. 183/2006 Sb., případně § 2, přílohy č. 5 části B.2.10, části B.6 písm. a), části B.7 a části B.8 písm. d) vyhl. č. 499/2006 Sb., o dokumentaci staveb, ve znění pozdějších předpisů, kterou se provádějí některá ustanovení zákona č. 183/2006 Sb.*

*KHS JmK konstatuje, že nadále zůstává v platnosti závazné stanovisko KHS JmK ze dne 23. 03. 2016 pod č. j. KHSJM 13501/2016/BV/HOK. “ Námitka se tedy nezakládá na pravdě.*

- 85.** *Výše uvedené je klíčové zejména pro hraniční bod Mikulov/Drasenhofen proto, neboť dálková tranzitní doprava, která zde překročí hranici při spojitém koridoru D52 od hranice do Brna, nemá jinou možnost než tímto koridorem vjet do Brna, a tedy vést nejen v prostoru Mikulova, ale i v prostoru Brna k významným negativním vlivům. Intenzita dopravy z Rakouska, která za konfigurace páteřní silniční sítě dle ZÚR JMK má být vedena koridorem D52, již v současné době velmi významně narůstá. To dokládá i nedávno zveřejněné celostátní sčítání dopravy z roku 2016 v porovnání s celostátním sčítáním dopravy z roku 2010. V roce 2010 bylo na sčítacím úseku 6-2190 zakončeném na hraničním přechodu Mikulov / Drasenhofen dokumentováno 1430 vozidel v kategorii TV (tzv. „těžká motorová vozidla celkem“). V roce 2016 bylo v téže kategorii TV na témže sčítacím úseku dokumentováno 3195 nákladních vozidel. Došlo tedy k nárůstu těžké nákladní dopravy na více než 220 %. Tento dramatický nárůst intenzity dopravy není v podkladech k územnímu řízení doložen, což opět dokládá porušení základního principu dobré státní správy dle §§ 2 – 8 správního řádu a diktuje nutnost vypracování nové hlukové studie a vydání nového stanoviska KHS.*

Odůvodnění zamítnutí námítky 85:

Jelikož tato námitka obsahově navazuje na předchozí podanou námitku, se kterou se stavební úřad již vypořádal, odkazuje stavební úřad na její odůvodnění. Co se týče zvýšení dopravy v Brně, které vznikne dle namítajícího vybudováním předmětné stavby, k tomu stavební úřad sděluje, že tato otázka přísluší, z důvodu nadmístního významu, k posouzení do Zásad územního rozvoje, kde tyto skutečnosti, tedy návrh propojení komunice Brno – Vídeň byl posouzen a schválen.

- 86.** *Lze dodat, že předmětné vyjádření PK Ossendorf, které se pokouší zamezit vypracování nové hlukové studie realisticky reagující na stav v území je zatíženo i dalšími závažnými vadami. V příloze č. 3 tohoto vyjádření, která má zjevně budit dojem, že stará data z doby před sčítáním dopravy z roku 2016 vedou ke srovnatelným výsledkům, jako nová data z roku 2016 je uvedeno, že množství těžkých vozidel v roce 2020 na hraničním přechodu bude 2777 denně. Jak je však již uvedeno výše, již v roce 2016 bylo v kategorii TV zde dokumentováno 3195 nákladních vozidel, tedy významně více než uvádí predikce PK OSSENDORF pro dobu za řadu let.*

Odůvodnění zamítnutí námítky 86:

K této námitce stavební úřad sděluje, že za správnost, úplnost a proveditelnost projektové dokumentace odpovídá zodpovědný projektant, který je autorizovanou osobou. Odpovídá tedy i za správnost podkladů, předkládaných pro povolení stavby, Jelikož intenzity budoucí dopravy, respektive jejich výpočty vychází z toliko z předpokladů, nezbyvá stavebnímu úřadu, než tyto podklady přijmout jako relevantní.

- 87.** *Závazné stanovisko MŽP k ověření změn záměru ze dne 05. 01. 2017, čj. MZP/2017/710/3057, bylo vydáno (jak je uvedeno na str. 5 stanoviska) na základě Dokumentace pro územní řízení (Ředitelství silnic a dálnic ČR, závod Brno, Ing. Vít Tachovský, říjen 2015). Je neoddiskutovatelné, že pokud ve spise je jiná DÚR než DÚR z 10/2015, pak stanovisko MŽP je nepoužitelné. Ve spise je však doloženo předání DÚR dnem 28. 4. 2016 a následně předání aktualizované DÚR dne 15. 12. 2016. Závazné stanovisko MŽP k ověření změn záměru ze dne 05. 01. 2017, čj. MZP/2017/710/3057 je tedy nepoužitelné.*

Odůvodnění zamítnutí námitky 87:

Již několikrát v odůvodnění námitek bylo zmíněno, že v průběhu řízení mají dotčené orgány své postavení a podmínky pro vydání závazných stanovisek zakotveny koncentrační zásadou. Je tedy na dotčeném orgánu, aby si ověřil, zda jsou tyto podklady, ke kterým se vyjadřoval shodně s předloženou projektovou dokumentací stavebnímu úřadu. Dále v těchto obdobných námitkách stavební úřad konstatoval, že by blo krátkozraké, aby žadatel předkládal jinou projektovou dokumentaci, jelikož by to pro něj mělo nepříznivé podmínky v navazujícím řízení, tedy ve stavebním řízení, kde se opět ke projektové dokumentaci pro povolení stavby dotčené orgány vyjadřují a stavební úřad posuzuje její soulad s vydaným územním rozhodnutím. V opačném případě by jiná dokumentace pro stavební řízení způsobila změnu územního rozhodnutí, což je situace, kterou jistě žadatel z důvodu ekonomie řízení a času nepředpokládá.

- 88.** *MŽP zaslalo vyjádření ze dne 29. 11. 2017, čj. MZP/2017/710/2085. V tomto vyjádření se MŽP mělo vyjádřit ke všem námitkám, které byly při řízení vedeném podle vyhlášky stavebního úřadu čj. MUMI 17023595 datované 26. 6. 2017. MŽP si svoji povinnost nesplnilo, neb se zaměřilo jen na několik vybraných námitek. Bez vyjádření MŽP nemůže stavební úřad ostatní námitky spadající do kompetence MŽP vypořádat.*

Odůvodnění zamítnutí námitky 88:

Tyto obsahově shodné námitky již byly podány k jiným vyjádřením dotčených orgánů a stavební úřad na ně odkazuje. Opětovně jen doplňuje, že je úkolem stavebního úřadu, vypořádat se s námitkami účastníků řízení a nikoho jiného. Podkladem pro vypořádání námitek směřujících proti závazným stanoviskům je odůvodnění jednotlivých závazných stanovisek. Vyjádření, která si stavební úřad v průběhu územního řízení od dotčených orgánů vyžádal, jsou pro stavební úřad podpůrná, avšak nejsou dle žádného právního předpisu povinná.

- 89.** *MŽP nesouhlasilo s námitkou spolku VODA z Tetčic, který poukázal na to, že existují dvě části záměru, které měly být a nebyly posouzeny společně se záměrem R52 Pohořelice – Mikulov – Rakousko. Jednalo se o záměry „Dvě aktivní varianty velké oboustranné odpočívky na rychlostní silnici R52 v úseku Pohořelice - Perná" (předmětem záměru je vybudování velké oboustranné odpočívky na rychlostní silnici R52 v úseku Pohořelice - Perná včetně parkovacích stání pro nákladní a osobní automobily, dále výstavba čerpací stanice pohonných hmot a motorestu) a záměr „Rychlostní silnice R52, stavba 5204 Pohořelice - Ivaň , SSÚRS" (předmětem záměru je vybudování střediska správy a údržby rychlostní silnice R52 Pohořelice, jehož součástí je také areál dálničního oddělení Policie a dopravní napojení celé ho areálu). MŽP označilo tyto záměry za samostatné. S tím nelze souhlasit, protože oba tyto dílčí záměry jsou věcně nedílnou součástí D52, a to proto, že oba tyto dílčí záměry jsou povinnou součástí plánování dálničních komunikací. Na*

*dálnicích musí být na základě rezortních předpisů MD v daných intervalech odpočívky pro těžkou nákladní dopravu, tak i objekty pro zajištění bezpečnosti na dálnici a řešení nehod. Kdyby tomu tak nebylo, nemohlo by například být realizované zastavování dálkové tranzitní kamionové dopravy v určitých časových intervalech, např. o weekendech, což v ČR prosadilo právě MŽP. MŽP tedy nemůže popírat, že odpočívky jsou povinnou součástí realizace každé nové dálniční komunikace.*

Odůvodnění zamítnutí námítky 89:

Tato podaná námítka je irelevantní a to z důvodu, že se netýkájí předmětného úseku povolované stavby. Stavební úřad ji tedy nebude více popisovat.

- 90.** *Nelze ani přijmout tvrzení MŽP, že zde se uplatní formulace, že „V dlouhodobém záměru se jeho jednotlivé etapy posuzují samostatně a v kontextu vlivů záměru jako celku.“ Naopak, jak MŽP již dobře ví, je zakázáno aplikovat tzv. salámovou metodu při posuzování EIA – viz rozsudek soudu k posuzování stavby IV pro obchvat Znojma, kde soud v návaznosti na rozsudky evropských soudů označil postup JMK a MŽP za nesprávný a zrušil vydaná stanoviska – závěry zjišťovacího řízení.*

Odůvodnění zamítnutí námítky 90:

I obsahově shodnou námítku týkající se salámové metody již stavební úřad vypořádal v předchozích námítkách a proto odůvodnění na ně odkazuje.

- 91.** *MŽP odmítl námítku č. 22 Spolku za čisté a klidné Modřice, z.s., která namítala „Není řádně nakládáno s lokalitou Slanisko v trojúhelníku. Tato lokalita nebyla zahrnuta do posuzování EIA. Celé posouzení musí být opakováno se zahrnutím do této lokality“. Vyjádření MŽP výlučně odkazující na legislativu k tématu NATURA 2000 nemůže být plným vyjádřením na tuto námítku. Je totiž nepochybné, že biotopy na předmětné lokalitě jsou mimořádně cenné a jako takové musí být posuzovány i bez zahrnutí samotné lokality do systému lokalit NATURA 2000.*

Odůvodnění zamítnutí námítky 91:

- 92.** *MŽP také odmítl námítku spolku VODA z Tetčic, který namítal výrazný zásah do lokality Slanisko v trojúhelníku. Tento významný zásah je neoddiskutovatelný, což je doloženo jak částečnou likvidací této lokality realizací záměru D52, tak zásadním zhoršením podmínek pro tuto lokalitu tím, že část této lokality by se dostala do téměř úplného srážkového stínu umístěním rozsáhlé silniční estakády přímo nad oblas výskytu ohrožených druhů. Postup MŽP byl tedy chybný.*

Odůvodnění zamítnutí námítky 92:

- 93.** *MŽP odmítlo námítky spolku VODA z Tetčic o vadách při výběru variant a při posuzování SEA. MŽP uvedlo, že „případná zákonnost jednoho [stanoviska] nemůže podmiňovat zákonnost druhého stanoviska“. To je ne úplně relevantní formulace. Je totiž nepochybné, že „nezákonnost jednoho [stanoviska] může vyvolat nezákonnost druhého stanoviska“, a to stejně jako absence určitého hierarchicky vázaného stanoviska nebo vydávání stanovisek v odlišném pořadí. Faktem je, že obsah ZÚR JMK, kde bylo prováděno hodnocení SEA vytýčil koridor D52 a na něm umístěné MÚK jinak, než to bylo v době řízení EIA. Totéž je pravdou pro vedení / vymezení doprovodné komunikace. Lze souhlasit s MŽP, že provádění SEA po EIA může být spojeno s riziky a tento postup „postup není považován za žádoucí z důvodu absence hodnocení zmiňovaných širších vazeb v území a dalších hledisek, které by měly v průběhu u procesu SEA poukázat na to, zda se bude jednat při pořizování územně plánovací dokumentace o potenciální problémové plochy a koridory v rámci posouzení*



vlivů na životní prostředí, veřejné zdraví a případně i na lokality soustavy Natura 2000“. Namítáme, že v předmetné věci záměru D52 došlo k pochybením chybným pořadím provádění SEA a EIA, a to kromě již výše uvedených pochybení také k tomu, že výběr variant prováděný v SEA a odlišný od úvah v EIA nebyl v souladu se směrnicí o ochraně typu NATURA 2000. Odkazujeme tímto i na fakt, že v ptačí oblasti Pálava se vyskytují prioritní chráněné biotopy, které jsou chráněny společně s ptačí populací. Do těchto prioritních biotopů nelze zasahovat bez souhlasu Evropské komise. Tento souhlas není ve spise doložen.

Koridor pro záměr dálnice D52 Pohořelice – Mikulov je v rozporu s podmínkami ochrany území NATURA 2000 a toto je opomenuto i ve stanoviscích, která jsou ve spise. Např. v ptačí oblasti Pálava se nachází rovněž prioritní typy stanovišť ve smyslu § 45i odst. 10 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny (dále „ZOPK“). Dle Příloh k nařízení vlády č. 318/2013 Sb. a příslušných nařízení vlády vyhlášujících jednotlivé ptačí oblasti lze pro tuto lokalitu uvést: Ptačí oblast Pálava, vyhlášená nařízením vlády č. 682/2004 Sb. v níž se nachází mimo jiné stanoviště 91E0\* - Smíšené jasanovo-olšové lužní lesy temperátní a boreální Evropy (Alno-Padion, Alnion incanae, Salicion albae) a stanoviště 91G0\* - Panonské dubohabřiny. Jelikož se jedná o stanoviště označené symbolem „\*“, jde nepochybně o prioritní typy stanovišť.

Jakékoliv negativní vlivy (bez ohledu na jejich významnost) na prioritní typy stanovišť jsou regulovány speciální právní úpravou obsaženou v § 45i odst. 10 ZOPK.

Podle § 45i odst. 10 ZOPK platí, že jde-li o negativní vliv na lokalitu s prioritními typy stanovišť nebo prioritními druhy, lze záměr schválit jen z důvodů týkajících se veřejného zdraví, veřejné bezpečnosti nebo příznivých důsledků nesporného významu pro životní prostředí. Jiné naléhavé důvody převažujícího veřejného zájmu mohou být důvodem ke schválení jen v souladu se stanoviskem Komise. Ministerstvo životního prostředí v tom případě na základě dožádání příslušného orgánu požádá Komisi o stanovisko; ode dne odeslání žádosti o stanovisko do dne doručení stanoviska lhůty v příslušných řízeních neběží.

O tom, že se v případě prioritních typů stanovišť jedná o úpravu speciální, svědčí rovněž čl. 6 odst. 4 Směrnice Rady 92/43/EHS o ochraně přírodních stanovišť, volně žijících živočichů a planě rostoucích rostlin, jejíž transpozicí je § 45i a násl. ZOPK: „... Jestliže se na dotyčné lokalitě vyskytují prioritní typy přírodních stanovišť a/nebo prioritní druhy, pak mohou být uplatněny pouze důvody související s ochranou lidského zdraví a veřejné bezpečnosti s nesporně příznivými důsledky mimořádného významu pro životní prostředí nebo jiné naléhavé důvody převažujícího veřejného zájmu podle stanoviska Komise.“

Územní řízení je tedy nutné přerušit pro rozpor s ZOPK pro absenci souhlasu Evropské komise.

Toto je i fatálním pochybením vyvolaným situací, že MŽP toleruje provádění EIA přes SEA

Odůvodnění zamítnutí námítky 93:

94. Nelze souhlasit s vyjádřením MŽP k námitkám „...Povolující orgán musí velmi důkladně zkoumat, zda jím umístěvaná stavba R5206.1 specifikovaná dokumentací datovanou 10/2015 přesně souhlasí s variantou 1 x, pro kterou bylo vydáno Stanovisko EIA v roce 2005 . ... “ (Voda z Tetčic- námitka č. 13) a „... záměr předložený do územního řízení není totožný se záměrem posuzovaným v EIA (námitka č. 9 - Serbajlo Pavel, námitka č. 17 - Spolek za Čisté a klidné Modřice)“. MŽP je tím orgánem, který by měl na tuto námitku dát jasnou odpověď. MŽP však neprávě přesunulo řešení této otázky na stavební úřad. Stavení úřad je zde od toho aby zjišťoval soulad záměru s územně plánovací dokumentací. To, zda je záměr D52 ve formě jak byl žadatelem předložen plně souladný se záměrem posuzovaným v EIA je povinností MŽP. To však své povinnosti nedostálo, protože si MŽP mohlo např. vyžádat dokument, kde se tento soulad, resp. nesoulad úředně dokládá, a to

*přímo předkladatelem záměru, firmou PK Ossendorf v materiálu předkládaném Centrální komisi Ministerstva dopravy.*

Odůvodnění zamítnutí námitky 94:

Dále byly dne 28. 02. 2018 pod č. j. MUMI 18010401 podány námitky účastníka řízení – Spolku „Spolek NEBOJSA“, IČ: 26644479, Bavory 12, 692 01 Bavory:

Námitka:

- 1. Veřejná vyhláška je zcela zmatečná, neboť řízení je v nadpise označeno jako řízení o umístění stavby: „Rychlostní silnice R52, stavba 5206 Perná – st. Hranice ČR/Rakousko“ a přitom se o toto územní řízení věcně nejedná. Toto označení se objevuje dále na str. 7, kde se uvádí, že (Stavební úřad příslušný k vedení navazujícího řízení v souladu s § 9b odst. 1 písm. A) zákona o posuzování vlivů na životní prostředí spolu s oznámením o zahájení řízení zveřejňuje postupem podle § 25 správního řádu žádost o územní rozhodnutí o umístění stavby s názvem „Rychlostní silnice R52, stavba 5206 Perná – st. Hranice ČR/Rakousko“ v úseku km 34,550 – 38,445, kterou dne 25. 02. 2010 podalo Ředitelství silnic a dálnic ČR...“ Podle formulace utopené v textu (na str. 8), která zná „Předmětem rozhodnutí, které má být v navazujícím řízení vydáno, je územní rozhodnutí o umístění stavby s názvem „Rychlostní silnice R52, stavba 5206 Perná – st. Hranice ČR/Rakousko“ v úseku km 34,550 – 38,445“ má být vydáno územní rozhodnutí pouze pro necelé 4 km výše identifikovaného záměru. Evidentně se tedy jedná o zúžení předmětu žádosti o územní rozhodnutí. Tento fakt musí však být jednoznačně ve vyhlášce uveden a předmět zúžené žádosti musí být jednoznačně reflektován jak v označení procesu v nadpise veřejné vyhlášky, tak s ním musí korespondovat celý obsah vyhlášky a celá předložená dokumentace pro územní řízení. Pokud žadatel má zájem o pokračování v územním řízení, pak správní úřad musí zveřejnit novou veřejnou vyhlášku.*

Odůvodnění zamítnutí námitky 1:

Námitka nemá zákonné náležitosti. Stavební úřad toliko dodává, že je vecí nadřízeného orgánu v odvolacím řízení posoudit správnost procesního vedení spisu stavebním úřadem.

Dále stavební úřad doplňuje, že jelikož je vedeno stále původní řízení z roku 2010, nelze v jeho průběhu měnit název stavby. V oznámení řízení byla změna rozsahu stavby na základě žádosti žadatele o zúžení řádně popsána a vysvětlena.

- 2. Veřejná vyhláška je zcela zmatečná, neboť byla na úřední desce Města Mikulov připojena grafická příloha, která je nečitelná. Pokud žadatel má zájem o pokračování v územním řízení, pak správní úřad musí zveřejnit novou veřejnou vyhlášku se správnou přílohou.*

Odůvodnění zamítnutí námitky 2:

Námitka nemá zákonné náležitosti. Stavební úřad toliko dodává, že je vecí nadřízeného orgánu v odvolacím řízení posoudit správnost procesního vedení spisu stavebním úřadem. V případě nečitelnosti výkresu se jedná o technickou závadu a účastníci nebyli kráceni na svých právech, jelikož se mohli seznámit s těmito podklady na veřejně určených místech pro zveřejnění záměru nebo při veřejném jednání. Stavební úřad konstatuje, že nahlédnout do spisové dokumentace využili jen účastníci řízení spolek „Děti Země – klub za udržitelnou dopravu“ a Spolek „Občané za ochranu kvality bydlení v Brně-Kníničkách, Rozdrojovicích a Jinančovicích, z.s.“, na veřejná jednání se nedostavil žádný účastník řízení.

- 3. Tím, že veřejná vyhláška je věcně chybná, nemohla být ani naplněna zákonem daná podmínka o povinnosti dle ust. § 87 odst. 2 stavebního zákona zveřejnit informace o jeho záměru a o tom, že podal žádost o vydání územního rozhodnutí, byla bezodkladně poté, co*



*bylo oznámeno zahájení územního řízení a nařízeno veřejné ústní jednání, vyvěšena na místě určeném stavebním úřadem v oznámení.*

Odůvodnění zamítnutí námítky 3:

Námítka nemá zákonné náležitosti. Stavební úřad toliko dodává, že je vecí nadřízeného orgánu v odvolacím řízení posoudit správnost procesního vedení spisu stavebním úřadem. Dle názoru stavebního úřadu je vyhláška v souladu se zákonem, konkrétně v souladu s ustanovením § 87 odst. 2 stavebního zákona.

4. *Seznam účastníků řízení je chybný. Podle ust. § 30 odst. 1 zákona č. 13/1997 Sb. o pozemních komunikacích, „K ochraně dálnice, silnice a místní komunikace I. nebo II. třídy a provozu na nich mimo souvisle zastavěné území obcí slouží silniční ochranná pásma. Silniční ochranné pásmo pro nově budovanou nebo rekonstruovanou dálnici, silnici a místní komunikaci I. nebo II. třídy vzniká na základě rozhodnutí o umístění stavby“. Podle ust. § 30 odst. 2 písm. a) „Silničním ochranným pásmem se pro účely tohoto zákona rozumí prostor ohraničený svislými plochami vedenými do výšky 50 m a ve vzdálenost ... a) 100 m od osy přilehlého jízdního pásu dálnice anebo od osy větve její křižovatky s jinou pozemní komunikací; pokud by takto určené pásmo nezahrnovalo celou plochu odpočívky, tvoří hranici pásma hranice silničního pozemku“. Tímto ustanovením zákona se umístování silnic odlišuje od obecných ustanovení o územním řízení pro jiné typy staveb, V předmětném ochranném pásmu jsou stanoveny povinnosti a práva pro vlastníky zde se nacházejících pozemků a jejich částí. Bylo tedy povinností stavebního úřadu do výčtu účastníků řízení uvést všechny majitelé pozemků ve vznikajícím ochranném pásmu a do oznámení o územním řízení všechny tyto pozemky jmenovitě vyjmenovat. To se nestalo, čímž došlo k závažnému pochybení ze strany stavebního úřadu. Řízení je tedy nutné opakovat. Navíc lze upozornit, že opomenutí majitelé pozemků jsou opomenutými účastníky řízení a jejich práva existují a mohou je uplatnit za splnění zákonných podmínek kdykoliv v průběhu řízení i po jeho skončení.*

Odůvodnění zamítnutí námítky 4:

Námítka nemá zákonné náležitosti. Stavební úřad toliko dodává, že je vecí nadřízeného orgánu v odvolacím řízení posoudit správnost procesního vedení spisu stavebním úřadem.

Je plně v kompetenci stavebního úřadu, jak stanoví okruh účastníků řízení. Zákon 13/1997 Sb., toto oprávnění do stavebního zákona nevnaší. Nicméně stavební úřad sděluje, že v tomto případě se přiklonil k vymezení většího okruhu, než je deklarovaná vzdálenost v námítce. Konkrétně stavební úřad vymezil okruh účastníků řízení ve vzdálenosti 100m od okraje hrany silničního tělesa.

5. *Vzhledem k tomu, že žadatel o územní rozhodnutí zúžil předmět své žádosti na úsek necelých 4 km, pak v předmětné vyhlášce měly být uvedeny jen ty pozemky, které se týkají pouze umístění zúženého záměru a žádné jiné.*

Odůvodnění zamítnutí námítky 5:

Námítka nemá zákonné náležitosti. Stavební úřad toliko dodává, že je vecí nadřízeného orgánu v odvolacím řízení posoudit správnost procesního vedení spisu stavebním úřadem.

K této námítce stavební úřad doplňuje, že ve vyhlášce jsou uvedeny pozemky, tak jak probíhal postup řízení a právě pro vysvětlení postupu účastníkům řízení, jelikož je řízení vedeno delší dobu. Nejprve jsou uvedeny pozemky, na kterých měla být umístěna stavba dle žádosti o vydání územního rozhodnutí a v další části vyhlášky je popsáno, že žadatel dle zákona (správní řád) svoji žádost zúžil a následně je uveden výčet jen dotčených pozemků zkrácenou stavbou.

6. *Veřejná vyhláška i dokumentace pro územní rozhodnutí jsou zcela chybné, neb zatajují skutečný věcný účel dané komunikace. Tato komunikace nemá být běžnou dálniční stavbou, ale má se stát součástí tzv. tzv. transevropského Baltsko-jaderského KORIDORU v rámci celoevropské silniční sítě TEN-T. Těchto transevropských KORIDORŮ je dle evropské legislativy v EU pouze 9. Tyto koridory jsou navrženy pro dálkovou transevropskou dopravu, tedy i pro těžkou nákladní (kamionovou) dopravu. Není přípustné, aby toto bylo v řízení zamlčeno a aby dokumentace pro územní řízení s tímto faktem explicitně nepočítala. Územní rozhodnutí nelze vydat.*

Odůvodnění zamítnutí námítky 6:

Námítka nemá zákonné náležitosti. Stavební úřad toliko dodává, že je vecí nadřízeného orgánu v odvolacím řízení posoudit správnost procesního vedení spisu stavebním úřadem.

Oprávnění a možnost stavbu umístit stavební úřad zdůvodnil a řádně vypořádal výše v části odůvodnění, kde podrobně popisuje stavbu a její přípustnost umístění do území. Transevropský koridor není projekčně závazným dokumentem a není tedy nutné jej v projektové dokumentaci zmiňovat. Tuto skutečnost potvrzuje rozsudek Nejvyššího správního soudu NSS 2 698/2012, který deklaruje, že ustanovení rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady č. 1692/96/ES o hlavních směrech Společenství pro rozvoj transevropské dopravní sítě nemají přímý účinek a nelze se jich dovolávat v řízeních před vnitrostátními soudy.

7. *Namítáme, že upravené dokumentace pro územní řízení v poslední verzi, podle které má být rozhodováno, nebyla předložena dotčeným orgánům k vyjádření, stanoviskům a rozhodnutím. Tedy jejich vyjádření, stanoviska a rozhodnutí založená ve spise nejsou použitelná pro vydání územního rozhodnutí.*

Odůvodnění zamítnutí námítky 7:

Námítka nemá zákonné náležitosti. Stavební úřad toliko dodává, že je vecí nadřízeného orgánu v odvolacím řízení posoudit správnost procesního vedení spisu stavebním úřadem. Dýle stavební úřad doplňuje, že tak jak platí koncentrační zásada, tedy lhůta pro podání námitek účastníků řízení, stejnou lhůtu má i dotčený orgán pro podání případných dalších závazných stanovisek. Z toho vyplývá, že dotčené orgány mohou svá závazná stanoviska kontrolovat v průběhu vedeného správního řízení. V tomto správním této možnosti některé dotčené orgány, uvečené v prezenční listině využili a přišli se s předloženým spisem seznámit. Této možnosti naopak nevyužil žádný z účastníků řízení. Nesoulad závazných stanovisek s předloženou dokumentací stavební úřad ani nepředpokládá, jelikož se jedná o územní řízení, po kterém bude následovat stavební řízení, kde se budou opět dotčené orgány vyjadřovat a nelze předpokládat, že by žadatel, potažmo projektant riskoval problém s možností řezní změny územního řízení, kdyby byl předkládána stavebnímu úřadu projektová dokumentace jiná, než ke které se dotčené orgány vyjadřovaly.

8. *Namítáme, že i označení dokumentů a výkresové dokumentace je chybné, neb dokumenty obsahově změněné nejsou označeny datem, kdy změna proběhla. Takovéto dokumenty nejsou způsobilé být podkladem pro správní řízení.*

Odůvodnění zamítnutí námítky 8:

Námítka nemá zákonné náležitosti. Stavební úřad toliko dodává, že je vecí nadřízeného orgánu v odvolacím řízení posoudit správnost procesního vedení spisu stavebním úřadem. Navíc je námítka zcela irrelevantní, jelikož zpracovaná dokumentace předložená stavebnímu úřadu je označena datem a názvem nad rozpiskami jako ÚPRAVA DÚR.

9. *Namítáme, že v rámci územního řízení byla nesprávně posouzena otázka hlučnosti. Součástí dokumentace pro územní řízení je Hluková studie z roku 2014, která vychází z nesprávných vstupních údajů, a tedy zcela chybně hodnotí hlučnost po uvedení D52 do*

provozu. Hluková studie vychází pouze z odhadu intenzity dopravy pro rok 2020, což je naprosto nedostatečné. Na tento problém upozornilo projektanty (firmu PK OSSENDORF) i Ministerstvo životního prostředí (MŽP) ve výzvě datované 19. 7. 2016 a vydané pod čj. 1594/560/16. Kopii této výzvy z MŽP obdržel i Městský úřad Mikulov, tedy správní orgán, který vede předmětné řízení. Správní orgán nemůže tedy ignorovat tento podklad z MŽP. Tuto výzvu z MŽP, kterou správní úřad již vlastní, tímto činíme nedílnou součástí naší námítky a požadujeme, aby správní úřad námítky MŽP vypořádal, a to ne opakováním formulací z minulosti, ale se zahrnutím níže uvedených informací o intenzitách dopravy. Oprávněnost této výzvy MŽP a dokonce i rozpor předpokládaných intenzit dopravy s existující realitou potvrdily i výsledky oficiálního sčítání dopravy provedeného Ředitelstvím silnic a dálnic v roce 2016 a publikovaného v roce 2017 na WEBu ŘSD (viz <http://scitani2016.rsd.cz/>). Podle podkladových modelových intenzit pro hlukovou studii je na hraničním přechodu Mikulov/Drasenhofen předpokládáno pro rok 2020 celkem 10.8 tis. vozidel denně, z toho 2.2 tisíce těžkých motorových vozidel. Dle publikovaných výsledků sčítání dopravy v ČR z roku 2016, kde pro sčítací úsek 6-2190 (státní hranice ČR–Rakousko – vyústění silnice I/40 do I/52) je uvedena intenzita dopravy v kategorii TV (těžká motorová vozidla celkem) 3195 vozidel denně. Znamená to, že sčítání dopravy pro rok 2016 zde zjistilo o 45%, tedy prakticky o polovinu, více vozidel těžké nákladní dopravy než model použitý pro hlukovou studii. Hluková studie je tedy zcela chybná a nelze ji akceptovat. Územní rozhodnutí nelze vydat.

Lze rovněž odkázat na již před více než deseti lety publikované očekávané intenzity dopravy. Již v roce 2003 bylo v Dokumentaci posuzování vlivů na životní prostředí (tzv. EIA) pro R52 konstatováno, že pro navrhovanou variantu 1x rychlostní silnice R52 (tj. dnešní trasování přes správní území Mikulova) v úseku Mikulov – hranice s Rakouskem se pro rok 2020 očekává celková intenzita dopravy na R52 ve výši 18726 vozidel denně. Tato hodnota byla založena na předpokladu dokončení rakouské dálnice A5, což sice zatím nenastalo, ale v úseku od jihu po obec Schrick je A5 v provozu. Toto, i po jen orientačním přepočtu oficiálními koeficienty Ministerstva dopravy (technický předpis TP 225), odpovídá cca 24,7 tis. vozidel denně v roce 2035. Tento údaj je více než dvojnásobný oproti údaji použitému v hlukové studii a odpovídá takovému nárůstu hlučnosti, že ani navržená protihluková opatření v dokumentaci pro územní rozhodnutí nevedou k zákonem požadovanému dodržení limitu hlučnosti, tedy je zde jasný rozpor se zákonem a územní rozhodnutí nelze vydat.

Výše uvedené dokládá oprávněnost požadavku MŽP, že nelze za základ pro hlukovou studii brát v úvahu predikci pro rok 2020. Je nepochybně nutné v úvahu brát stav saturace na komunikaci daný nejvyšší očekávanou intenzitou dopravy v době životnosti komunikace – viz také tzv. kapacita komunikace definovaná v normě ČSN 73 6101 pro tzv. úroveň dopravy (UKD) stupně C.

Dále lze odkázat i na rakouské dokumenty pro proces EIA pro dálnici A5 v úseku Poysbrunn – Drasenhofen – hranice s ČR v řízeních, jichž se Česká republika a její občané účastnili. Tyto dokumenty z roku 2013 uvádějí pro výstavbu A5 k hranici s ČR modelovou predikci pro rok 2030, podle níž „Doprava na hranicích s Českou republikou činí na A5 kolem 21 900 vozidel/24 hod“. Po přepočtu koeficienty dle TP 225 pro srovnatelný stav roku 2035 to znamená cca 23,5 tis. vozidel denně.

Procesy EIA tedy zcela konsistentně po více než 10 let uvádějí více než dvojnásobnou intenzitu dopravy na hranici s ČR u Mikulova než je intenzita, která vstoupila jako podklad hlukové studie. Absolutní hodnota rozdílu mezi údaji z procesů EIA, jak českých, tak rakouských (tj. 23,5 tis. až 24,7 tis. vozidel denně), oproti predikci v dopravním modelu pro územní rozhodnutí je tedy cca 13,3 – 14,5 tis. vozidel denně, což představuje velmi významné podhodnocení pro intenzity dopravy se všemi dopady na posuzování negativních vlivů dálnice D52 v této oblasti.

I zde stavební úřad sděluje, že námitka nemá zákonné náležitosti, jelikož se zabývá hlukem a nesměruje k oblasti zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny. Dále stavební úřad sděluje, ež směřování obsahu námitky je zavádějící a nepřesné, jelikož Ministerstvo životního prostředí (MŽP) zmínilo výhledové intenzity 2020, pouze u rozptylové studie, nikoliv u hlukové studie, spolek účelově vytrhává z kontextu a překrucuje skutečnosti.

Návrh stavby, tak jak je předložen, nepodléhá vydání závazného stanoviska na MŽP dle zákona č. 201/2012Sb. §11 odst. b), kdy jsou vždy intenzity v zastavěném území ve výhledu pod 15000 vozidel/den a to ve výhledu 10 let, je doložen model 2035, stavba se nachází mimo zastavěné území.

MŽP – orgán ochrany ovzduší, není pro stavební úřad dotčeným orgánem a to na základě skutečností vycházejících z předložené projektové dokumentace. Dále stavební úřad doplňuje, že dle ustanovení stavebního zákona - § 158 a § 159 stavebního zákona projektant zodpovídá za správnost, úplnost a proveditelnost projektové dokumentace stavební úřad následně z těchto skutečností vychází při povolování stavby a nepřísluší mu tyto podklady zpochybňovat, jelikož podklady jsou zpracovány způsobilými a oprávněnými osobami.

V rámci projektové dokumentace je předložen model 2020 a 2035. V případě ovzduší je rovněž podstatné výše zmíněná lokalizace stavby mimo zastavěné území. Modely intenzit dopravy jsou vždy pouze pouhou odbornou predikcí (proto se v čase mohou lišit dle zahrnutí aktualizovaných vstupních údajů); rozvoj sídel a zejména dopravní infrastruktury a změny ve vedení dopravního proudu mohou v budoucnu znamenat jisté odchýlení o předpokladů; toto je v případě stavby 5206.1 plně zohledněno, neboť za účelem plnění hlukových limitů dle nařízení vlády č. 272/2011 Sb. je navržena nejen PHS na zemním valu, ale rovněž i (jako doplněk, při uplatnění principu předběžné opatrnosti) i rozšíření krajnice v úseku km 37,500 - 37,980 vlevo jako rezerva pro umístění protihlukové stěny na krajnici pro ochranu domova pro seniory pro případ, kdy by v budoucnu narostly intenzity dopravy a tím i (nadlimitně) hlukové zatížení objektů bydlení.

Ve věci rozdílu CSD2000, 2010 a 2016 stavební úřad sděluje, že napadání intenzit je účelové a přitom vycházejí z údajů, jenž nejsou závaznými, tj. sčítání dopravy z roku 2016. Závazným podkladem pro návrh projektové dokumentace jsou intenzity modelu JMK z roku 2013, vycházející ze sčítání z roku 2010, zde je doloženo výhledové desetiletí až k roku 2035 – projektová dokumentace, je tedy doložena „závazným“ modelem JMK.

Hluková studie (HBH Projekt, listopad 2014) a Rozptylová studie (HBH Projekt, listopad 2014) byly zpracovány s použitím intenzit dopravy ze studie R52 5206 Perná-st. hranice ČR/Rakousko, Etapové řešení obchvatu Mikulova, Stanovení intenzit dopravy (HBH Projekt, Ateliér ADIAS, listopad 2014) – tato dopravní studie vychází z dopravního modelu Jihomoravského kraje (HBH Projekt, Ateliér ADIAS, červen 2014) – obě studie jsou založeny na Celostátním sčítání dopravy z roku 2010 (CSD2010).

Intenzity dopravy a z toho vycházející studie (Hluková a Rozptylová) v Dokumentaci EIA (HBH Projekt, Ateliér ekologie, ENVIROAD, listopad 2003 (souhlasné stanovisko MŽP vydáno v květnu 2005)), byly zpracovány ve studii Silnice R52 Pohořelice – Mikulov, Stanovení intenzit dopravy na rychlostní silnici a na okolní komunikační síti (ADIAS., říjen 2003), která navazuje na Celostátní sčítání dopravy z roku 2000 (CSD2010) a vlastní směrové průzkumy z let 1998 a 1999. Výsledné hodnoty byly koordinovány s vyššími Rakouskými odhady (další vývoj ale potvrdil, že Rakouské hodnoty intenzit byly velmi předimenzované).

Všechny výše uvedené studie intenzit dopravy vychází z dlouhodobých poznatků o vývoji dopravních vztahů, jsou ověřovány mnoha směrovými průzkumy a údaji z automatických sčítačů dopravy. V současné době jsou k dispozici výsledky Celostátního sčítání dopravy z roku 2016 (CSD2016, výsledky byly zveřejněny v květnu 2017) a na jejich základě probíhá aktualizace dopravního modelu Jihomoravského kraje. Hodnoty intenzit dopravy z jednotlivých CSD jsou ovlivňovány aktuální ekonomickou situací, metodickým způsobem zpracování dat, aktuálními uzavírkami atd. Výhledové zatížení silniční sítě je dáno výchozím rokem CSD, předpokládaným stavem silniční sítě v daném roce (předpokládané komunikace v provozu) a růstovými koeficienty zveřejňovanými ŘSD, v návaznosti na aktuální CSD. Hluková a Rozptylová studie jsou tedy zpracovávány na základě v dané době aktuálních údajů o intenzitách dopravy, a z nich

plynoucím realistickým odhadu zatížení silniční sítě, přestože navržená komunikace může kapacitně umožňovat převedení vyššího dopravního proudu (zatížení 40 000 vozidel se na základě dlouhodobého sledování dotčené silniční sítě jeví jako zcela nereálné – kategorie silničních komunikací je navržena tak, aby vyhověla požadované úrovni kvality dopravy, a to i ve výhledovém období. Pro její posouzení se vychází z takzvané padesátirázové intenzity dopravy (intenzita dopravy, která je reprezentuje padesáté nejvyšší hodinové zatížení komunikace, resp. jízdního pásu). Na silnici I/52 u Mikulova je hodnota zatížení v této hodině až 14 % z roční průměrné denní intenzity dopravy (RPDI). Na ostatních úsecích silnice I/52 s rostoucím podílem dopravy na krátké vzdálenosti její hodnota klesá směrem k Brnu až na cca 10 % z RPDI.

Stavební úřad tedy shrnuje, že stavba je navržena na výhledový stav, který je podložen odbornými modely. Tvzení o 40000 vozidel/ den je neopodstatněné a představuje mrhání veřejnými financemi. Dopravní model JMK není tajným dokumentem a v projektové dokumentaci je jednoznačně v části F10 uveden.

NSS rozhodnutí č. 2698/2012:

*Zatímco u ostatních záměrů výše uvedená hodnota vychází z konkrétních projektovaných hodnot (např. elektrárna o určitém výkonu), u dopravních staveb je stanovení této hodnoty komplikovanější. Zatížení životního prostředí je v případě dopravních staveb způsobováno především dopravou. Tato doprava však není přímo stavitelem dopravní stavby regulovatelná a snadno předvídatelná (na rozdíl např. od výkonu elektrárny) a může se v závislosti na řadě proměnných v čase měnit (ekonomická situace, sezónní vlivy atd.). Právě ke stanovení této zátěže slouží modelování dopravy a určování výhledových intenzit, které má co nejpřesněji určit pravděpodobné vytižení.*

*Ačkoliv právní řád přesnou metodiku posuzování vlivů koridorů na životní prostředí neupravuje, bylo by dle názoru soudu proti smyslu samotného posuzování SEA a EIA, aby se při stanovení možné zátěže vycházelo z paušálně stanoveného maximálního využití dané komunikace dle technických norem. Především s ohledem na to, že maximálního zatížení daná komunikace nemusí nikdy dosáhnout. Soud má v této souvislosti za zvláštní, že navrhovatelé vyčítají ZÚR nedostatečná zjištění a nízkou míru podrobnosti, v tomto případě však požadují založit celé posuzování pouze na základě paušálních hodnot.*

Vzhledem ke kladnému stanovisku Krajské hygienické stanice a vzhledem ke vydanému závaznému stanovisku EIA a k procesu verifikace, úřad posoudil podklady jako zcela dostatečné. K problematice rozdílu Rakouské a České predikce intenzit stavení úřad sděluje, že z předložené rozptylové studie, rozhodně neplyne, že by byly překračovány závazné limity stavbou 5206.1. Tvzení v námitce je neopodstatněné a budu-li brán v potaz rozsudek NSS k ZUR 2012, tak i bezdůvodné. V části F projektové dokumentace je doloženo, že u stavby 5206.1 jsou zákonné limity dodrženy. Pro stavbu je zpracována Rozptylová studie (je součástí spisu v části F), která předkládá obecný závěr, že k překračování imisních limitů dochází v zájmovém území výhradně ve vazbě na město Mikulov a to u denního limitu pro PM<sub>10</sub> a ročního limitu pro benzo(a)pyren; limitní hodnotě se blíží průměrné roční hodnoty koncentrací PM<sub>2,5</sub>. Stavba 5206.1 je navržena právě za účelem řešení/zlepšení tohoto neutěšeného stavu v intravilánu Mikulova (vymístění dopravy mimo zastavěné území), a znamená významný pokles imisních koncentrací (Mikulov - ul. 28. října). Dle map klouzavých pětiletých průměrů zveřejňovaných Českým hydrometeorologickým ústavem na internetové adrese:

[http://portal.chmi.cz/files/portal/docs/uoco/isko/ozko/ozko\\_CZ.html](http://portal.chmi.cz/files/portal/docs/uoco/isko/ozko/ozko_CZ.html)

- se roční průměr koncentrace PM<sub>10</sub> se v období 2007-2016 pohyboval v hodnotách kolem 23-30 µg/m<sup>3</sup> (s tím, že vyšší hodnoty jsou vázány na zástavbu obcí, nižší hodnoty na volnou krajinu) – limit je 40 µg/m<sup>3</sup> – hodnoty mají v jednotlivých pětiletých obdobích mírně klesající tendenci
- 36. nejvyšší hodnota denního průměru PM<sub>10</sub> se v období 2007-2016 pohybovala v hodnotách 40-52 µg/m<sup>3</sup> (vyšší hodnoty jsou opět vázány na zástavbu obcí, zejména Mikulova) – limit je 50 µg/m<sup>3</sup> – hodnoty mají opět klesající tendenci (v období 20012-2016 byla nejvyšší hodnota 47 µg/m<sup>3</sup> – je třeba zdůraznit, že se jedná o 36. nejvyšší

hodnotu (legislativa umožňuje 35 překročení), absolutně nejvyšší hodnota může být tedy vyšší, ale celkově lze konstatovat že dané území patří k průměrně zatíženým v rámci České republiky, což ale není dáno dopravou, ale spíše polohou v intenzivně zemědělsky využívané krajině se sídly s vyšším podílem lokálních topenišť

je třeba zdůraznit, že silniční doprava není dominantním zdrojem poléťavého prachu v ovzduší, významný podíl tvoří zemědělská činnost, osídlení a lokální topeniště. Připomínka ke zvýšení intenzity dopravy je komentována v následujícím bodu

NSS 2698/2012:

*Navrhovatelé uvedli, že na území JMK dochází dlouhodobě k překračování imisních limitů znečištění ovzduší především prachovými částicemi a rovněž k dlouhodobému překračování nejvyšších přípustných hodnot hluku. Vymezení koridorů nových staveb silniční infrastruktury podle navrhovatelů představuje rozpor se zákazem zatěžování tohoto území lidskou činností nad míru únosného zatížení (§ 11, § 12 odst. 1, § 13 zákona o životním prostředí), jakož i s § 1 odst. 1 písm. a), § 2 písm. j) a § 6 odst. 1 zákona o ochraně ovzduší, s § 30 zákona o ochraně veřejného zdraví a s cíli a úkoly územního plánování podle stavebního zákona z roku 2006. Navrhovatelé se dovolávají též prováděcích předpisů k citovaným zákonům a příslušné evropské úpravy [směrnice Rady 96/62/ES o posuzování a řízení kvality vnějšího ovzduší (dále jen „směrnice 96/62/ES“) a směrnice Evropského parlamentu a Rady 2008/50/ES o kvalitě vnějšího ovzduší a čistším ovzduší pro Evropu (dále jen „směrnice 2008/50/ES“)].*

*Postup odpůrce představuje podle navrhovatelů též porušení ústavně zaručených práv osob, které jsou vystaveny důsledkům tohoto stavu a případným budoucím důsledkům realizace záměrů, které ZÚR umožňuje. Jedná se především o právo na příznivé životní prostředí, právo vlastnické, právo na ochranu zdraví a právo na ochranu soukromého a rodinného života (k němuž odkazují na judikaturu Evropského soudu pro lidská práva); v případě obcí pak o právo na samosprávu. Navrhovatelé též poukázali na rozsudek Soudního dvora ze dne 25. 07. 2008, Janecek, C-237/07, Sb. rozh., s. I-6221. Z něj dovozují, že území, kde dochází k překračování nejvyšších přípustných limitů znečišťování ovzduší nebo kde takové překračování hrozí, nemůže být zatěžováno žádnou další činností, která by situaci dále zhoršila.*

*Odpůrce konstatoval, že tvrzení navrhovatelů není podloženo žádnými daty, a vyjádřil přesvědčení, že realizace některého ze záměrů dopravní koncepce ZÚR bude znamenat snížení zátěže životního prostředí kvůli převedení dopravy do jiného území. Zda v nové trase dojde k překročení únosné zátěže a zda v původní trase dojde k významnému poklesu zátěže, nelze na úrovni ZÚR odpovědně vyhodnotit. ZÚR podle odpůrce neumísťují velké zdroje hluku a znečištění ovzduší do nadlimitně zatíženého území, nýbrž pouze vymezují koridory vedení komunikací. Pokud jde o dotčení ústavně zaručených práv, považuje odpůrce tvrzení navrhovatelů za nekonkrétní a tuto část návrhu vnímá jen jako obecnou deklaraci přesvědčení navrhovatelů. Tvrdí-li navrhovatelé zásah do svých ústavně zaručených práv, je na nich, aby v tomto směru unesli důkazní břemeno, jinak je jejich argumentace bezdůvodná.*

*Podle odpůrce není aplikace konkrétních účinných opatření k nápravě stávajícího nevyhovujícího stavu území předmětem řešení ZÚR, a je tedy mimo působnost pořizovatele ZÚR. Hodnocení vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví se pak dle mínění odpůrce odehrává ve strategické rovině s tím, že podrobné hodnocení je možné až v navazujících řízeních, když jsou známy technické parametry záměrů. ZÚR jako strategická koncepce nejsou určeny k monitorování hlukové zátěže a ani k návrhu konkrétních opatření k již realizovaným stavbám. Odpůrce však nerezignoval na povinnost navrhnout relevantní územně plánovací opatření, k čemuž odkázal na část A.7 VURÚ. Nejvyšší správní soud přezkoumal napadené ZÚR z uvedených hledisek, avšak porušení navrhovateli uváděných norem neshledal.*

S těmito úvahami se ztotožňuje i stavební úřad, tedy konkrétně s částí, že tyto námitky, jejichž obdoba byla podána i v územním řízení pro umístění stavby, jsou jen obecnou deklarací přesvědčení namítajících. V průběhu řízení nebyla předložena žádná fakta ani důkazy, které by jejich tvrzení podpořili. Stavební úřad tak postupoval při vyhodnocování podkladů tak, jak byly předloženy oprávněnými a autorizovanými osobami.

V době zpracování Hlukové studie (listopad 2014) nebyly k dispozici výsledky CSD2016 – je třeba zmínit, že CSD2010 bylo ovlivněno ekonomickou krizí a jeho výsledky jsou obecně o něco nižší. Výsledky CSD2016 ukazují vyšší než původně očekávaný nárůst intenzit dopravy, zvláště u těžké dopravy. Nutno přihlídnout taktéž k vývoji automobilového průmyslu jako takového, kde již v dnešní době dochází k postupnému omezování provozu dieslových automobilů a taktéž k rozvoji elektromobilů, které v budoucnu všechny tyto složky životního prostředí kladně ovlivní.

- 10.** *K otázce překročení zákonných limitů hlučnosti poukazujeme na nesprávný postup správního úřadu, ke kterému došlo při vydání územního rozhodnutí pro rychlostní silnici R52, úsek R5206, v roce 2010, kde správní úřad ignoroval doložené možné překročení hlučnosti a uvedl, že „po stavební realizaci záměru - na základě naměření normově nadlimitního hluku v průběhu předčasného užívání (zkušebního provozu) nadlimitní hluk eliminován umístěním a vybudováním prvků individuální protihlukové ochrany“. Toto nelze přijmout, neb při schvalování záměru je nutno postupovat tak, aby již na úrovni projektu bylo prokazatelně zajištěno, že k překračování limitu nedojde. Toto není v předložené dokumentaci pro územní rozhodnutí zajištěno (Hluková studie je dokonce zcela chybná).*

Odůvodnění zamítnutí námítky 10:

Námítka nemá zákonné náležitosti. Jak již bylo uvedeno výše v obsahově shodných námítkách, podklady jsou zpracovány oprávněnými osobami, které nesou odpovědnost za jejich správnost. Návrh je koncipován na výhledový stav a předloženou hlukovou studii jakožto odborný podklad pro povolení stavby považuje stavební úřad za dostatečnou, taktéž z toho důvodu, že obsahuje modely bez PHS i s PHS, žádné překročení tedy doloženo není. Námítka je navíc zcela irelevantní, jelikož se týká části řízení, které již proběhlo a bylo nadřízeným orgánem zrušeno a vráceno k novému projednání.

- 11.** *Nelze souhlasit se změnami stanovisek dotčených orgánů. Zásadní podmínkou zákonnosti v postupech dotčených orgánů státní správy je povinnost dodržovat kontinuitu rozhodování, tedy neměnit stanoviska bez řádného odůvodnění. Lze poukázat na text na str. 144 vydaného územního rozhodnutí v roce 2010 (a následně zrušeného krajským úřadem JMK), kde se upozorňuje, že „Z hlediska vlivu na zdraví obyvatel lze záměr vyhodnotit kladně, zasažení obyvatel hlukem a emisemi nepřekročí povolené hygienické limity s výjimkou nemovitostí domůč. p. 1204, 1205, 1206 v katastrálním území Mikulov na Moravě, umístěných mimo trvalý zábor záměru stavby podle dokumentace záměru žadatele, kde bude po stavební realizaci záměru - na základě naměření normově nadlimitního hluku v průběhu předčasného užívání (zkušebního provozu) nadlimitní hluk eliminován umístěním a vybudováním prvků individuální protihlukové ochrany, jelikož závazného stanoviska AOPK Správy chráněné krajinné oblasti Pálava zn. 00878/PA/2008/AOPK ze dne 28.07.2008, vydanému k dokumentaci záměru žadatele, nelze v daném území řešit umístění protihlukové stěny z důvodů ochrany životního prostředí z hlediska krajinného rázu, případně žadatelem učiněno jiné opatření v souladu s podmínkou č.28 výroku tohoto rozhodnutí.“ Správní orgán je tedy povinen vypořádat rozpor mezi postupem z roku 2010 a podklady pro současné územní řízení.*

Odůvodnění zamítnutí námítky 11:

Námítka nemá zákonné náležitosti. Dotčené orgány vydaly závazná stanoviska k upravené, tedy zúžené projektové dokumentaci, respektive zúženému návrhu stavby. Závazná stanoviska a rozhodnutí reagovala vždy na poslední předložený a projednávaný stav s dokumentací nazvanou ÚPRAVA DŮR.

Znalost citovaného požadavku AOPK ČR v závazném stanovisku AOPK ČR ze dne 28. 07. 2008 vedla k podstatné modifikaci způsobu řešení protihlukové ochrany JZ okraje Mikulova ve vztahu

k únosnosti zásahu z hlediska krajinného rázu – protihluková stěna byla nahrazena kombinací zemního valu a protihlukové stěny, která díky tomu může být významně nižší. Pro toto řešení bylo doc. Vorlem zpracováno nové Posouzení vlivu stavby na krajinný ráz (je součástí spisu v části F).

12. *Namítám, že v rámci územního řízení byla nesprávně posouzena otázka znečištění ovzduší. Součástí dokumentace pro územní řízení je Rozptylová studie z roku 2014, která vychází z nesprávných vstupních údajů, predikovaných intenzit dopravy, a tedy zcela chybně hodnotí hlučnost po uvedení D52 do provozu. Doložení chybných vstupních údajů je uvedeno výše v námitce k Hlukové studii. Rozptylová studie navíc přiznává, že k překračování zákonných limitů prašnosti již došlo. Např. na str. 8 Rozptylové studie je uvedeno, že „36. nejvyšší denní hodnota PM10 se v zájmovém území pohybuje od 41  $\mu\text{g.m}^{-3}$  v prostoru Pavlovských vrchů přes 45,6 ve volné zemědělské krajině po 52,3  $\mu\text{g.m}^{-3}$  ve vazbě na město Mikulov.“ Zákonný limit pro tzv. 36. nejvyšší denní hodnotu polévatého prachu frakce PM10 je 50  $\mu\text{g.m}^{-3}$ . Navíc lze doložit, že v letech se zhoršenými rozptylovými podmínkami (a ty pro tyto roky platí zákonné limity a ne jen pro léta s dobrými rozptylovými podmínkami) k překročení předmětného zákonného limitu prašnosti již v minulosti došlo (viz oficiální údaje publikované Českým hydrometeorologickým ústavem (ČHMÚ) na [www.chmi.cz](http://www.chmi.cz), doloženo překročení minimálně ve třech letech), a tedy je nepochybné, že zatížení území bylo nadlimitní i bez zavlečení transevropského Baltsko-jaderského silničního koridoru do oblasti Mikulova a tím spíše by k němu docházelo po jeho zprovoznění a plném zatížení těžkou dálkovou (kamionovou dopravou). Územní rozhodnutí tedy nelze vydat.*

Odůvodnění zamítnutí námítky 12:

V rámci PD je předložen model 2020 a 2035. Zejména v případě ovzduší je z hlediska zákona č. 201/2012 Sb. rovněž podstatná lokalizace stavby mimo zastavěné území. Rozptylová studie předkládá obecný závěr, že k překračování imisních limitů dochází v zájmovém území výhradně ve vazbě na město Mikulov a to u denního limitu pro PM10 a ročního limitu pro benzo(a)pyren; limitní hodnotě se blíží průměrné roční hodnoty koncentrací PM2,5. Stavba 5206.1 je navržena právě za účelem řešení/zlepšení tohoto neutěšeného stavu v intravilánu Mikulova (vymístění dopravy mimo zastavěné území), a znamená významný pokles imisních koncentrací (Mikulov - ul. 28. října). Stejná platí i pro problematiku hluku.

Dále stavební úřad dodává, že přesunutí předmětné komunikace mimo zastavěné území obce a z toho vycházející plynulost silniční dopravy přinese výrazně pozitivní vliv na emise polévatého prachu. Plynule jedoucí auto jede na vyšší převodový stupeň, má nižší spotřebu paliva, a tedy i tvorbu emisí z jeho spalování. Stejně tak plynule jedoucí auto nebrzdí a neakceleruje, což jsou další významné zdroje emisí prachu – emise z otěrů brzdového obložení a pneumatik při brždění resp. otěrů pneumatik a abraze vozovky při akceleraci. Tyto nestandardní tedy „neplynulé stavy“ mají významný vliv na množství emisí z dopravy v centrech měst oproti obchvatovým komunikacím, kde se tyto jevy v podstatě nevyskytují.

Na dopravní komunikaci, kde je plynulá doprava, je kvalita ovzduší srovnatelná s pozadovými koncentracemi (stanice ležící mimo vliv dopravy), zatímco v centrech měst, kde doprava plynulá není, je situace horší.

Je třeba konstatovat, že v souvislosti R52 (D52) se nepředpokládá významnější nárůst intenzit dopravy v intencích přesunu dálkové dopravy z jiných koridorů, či generování dopravy nové – doprava, která koridor chce využívat, již v dnešní době koridor využívá – odklonem dopravního proudu na kapacitnější a komfortnější komunikaci nedojde ke zhoršení stávajících podmínek, spíše naopak.

Program zlepšování kvality ovzduší vydané MŽP formou opatření obecné povahy, účinné od června 2016, Opatření AB1 Realizace páteří sítě kapacitních komunikací pro automobilovou dopravu v PZKO – kap. E 3.1 uvádí: „Pro zásadnější omezení vlivu provozu automobilové dopravy na kvalitu ovzduší v aglomeraci Brno je dále nezbytné zprovoznění nadřazené komunikační sítě. Tato síť nejen převede značnou část dopravní zátěže na komunikace, které



jsou svým stavebním uspořádáním, vybavením a polohou k tomu určeny, ale především umožní aplikovat regulační opatření pro omezení dopravy v ostatních částech města a potřebné telematické systémy řízení dopravy.“ Jako klíčové stavby dopravní infrastruktury nadregionálního významu byly vymezeny silnice R43 (D43), silnice R55, silnice R52 (D52), silnice I/38.

- 13.** *K výše uvedené námitce doplňujeme, že naprosto nelze souhlasit s tvrzením na straně 11 Rozptylové studie, že „cca 70 m od osy silnice I/52 koncentrace klesá na 6  $\mu\text{g.m}^{-3}$  (3% imisního limitu)“. Vzhledem k tomu, že podle zákona je „imisní limit 50  $\mu\text{g.m}^{-3}$  (doba průměrování: 24 hodin)“, pak 6  $\mu\text{g.m}^{-3}$  nejsou 3% imisního limitu, ale 12% imisního limitu. Současně je také nesmyslné tvrzení o poklesu z 14  $\mu\text{g.m}^{-3}$  na 6  $\mu\text{g.m}^{-3}$ , ke kterému by mělo podle Rozptylové studie dojít na vzdálenosti pouhých 70 m. Toto není situace v ovzduší v době, kdy probíhá stav překračování zákonného limitu. K takovému prudkému poklesu znečištění se vzdáleností snad může dojít pouze ve dnech s velmi dobrými rozptylovými podmínkami, tj. např. při významné intenzitě větru, ale k takové situaci nemůže nastat v těch dnech, které jsou ze zákona významné pro zjištění, zda zákonný limit byl překročen (tj. během 36 dnů s největším znečištěním v roce). V takových dnech je často nadlimitní znečištění vysoké a někdy konstantní do vzdálenosti i více než 1 km od liniového zdroje znečištění (dálnice). Toto dokládá i níže připojený graf z materiálů ČHMÚ pro nepříznivé rozptylové podmínky:*

*Při posuzování se ze zákona musí aplikovat tzv. princip předběžné opatrnosti, tedy nejhorší možný stav.*

*Lze odkázat i na oficiální dokumenty ŘSD, které požadují, aby při hodnocení negativních dopadů prašnosti způsobených provozem dopravy na komunikacích se použila tzv. metoda HDM-4 založená na metodice vyvinuté Světovou bankou. Negativní dopady zvýšené prašnosti (tzv. externality) zde pro jednoduchost vycházejí z dopadů na pás území o šíři 3 km – viz „ATEM (Atelier ekologických modelů, s.r.o.): Metodika pro oceňování externích nákladů z imisní a akustické zátěže pro potřeby ekonomického hodnocení staveb, průvodní zpráva, únor 2013, str. 19, dostupné na WEBu ŘSD: [https://www.rsd.cz/wps/wcm/connect/6e1f04d6-7893-4b37-829b457622844dcc/externality\\_zprava+2013.pdf?MOD=AJPERES,,](https://www.rsd.cz/wps/wcm/connect/6e1f04d6-7893-4b37-829b457622844dcc/externality_zprava+2013.pdf?MOD=AJPERES,,)*

Odůvodnění zamítnutí námítky 13:

Případné drobné formální nepřesnosti některých pasáží Rozptylové studie (v námitce navíc vytržené z kontextu) nemohou zpochybnit obecný závěr, že k překročení zákonných limitů v místech umístování stavby nedochází, naopak že k překračování imisních limitů dochází v zájmovém území výhradně ve vazbě na město Mikulov (mimo umístovanou stavbu) a to u denního limitu pro PM<sub>10</sub> a ročního limitu pro benzo(a)pyren; limitní hodnotě se blíží průměrné roční hodnoty koncentrací PM<sub>2,5</sub>. Stavba 5206.1 je navržena právě za účelem řešení respektive zlepšení tohoto neutěšeného stavu v intravilánu Mikulova (vymístění dopravy mimo zastavěné území), a znamená významný pokles imisních koncentrací (Mikulov - ul. 28. října).

Je zřejmé, že se jedná o chybu, kde správná hodnota má být 6% imisního limitu. Na celkovém vyznění daného tvrzení však tato chyba nemá žádný význam.

- 14.** *Posouzení vlivů a životní prostředí EIA z roku 2003 – 2005 nemůže být podkladem pro současné řízení, neboť záměr předložený do územního řízení není totožný se záměrem posuzovaným v EIA. Navíc posouzení EIA je neúplné, jak z hlediska prašnosti, tak hlučnosti, dále pak z hlediska vymezení křižovatek a doprovodné komunikace k D52. V roce 2005 se navíc nejednalo o posuzování záměru, který by měl být chápán jako součást transevropského Blatsko-adriatického koridoru. Posouzení EIA je nutné opakovat. Nelze ani akceptovat verifikační stanovisko EIA, které vypracovalo MŽP. Libovůle zde aplikovaná ze strany úředníků MŽP je zásadním pochybením.*

Odůvodnění zamítnutí námitky 14:

Záměr je v souladu a plní podmínky EIA, ověřovací stanovisko a verifikace. Ohledně transevropského Baltsko-adriatický koridor, nelze říci, že kvůli němu by byla neplatná EIA, což lze dovodit z rozsudku NSS rok 2012 k ZÚR JMK. Upravenou projektovou dokumentaci posoudil příslušný dotčený orgán hájící zájmy na úseku posuzování vlivů na životní prostředí, tedy zákona č. 1000/2001 Sb., kde došlo k posouzení postupů dle platné novely tohoto zákona. Tedy došlo k vydání ověřovacího stanoviska a verifikaci stanoviska EIA.

K této námitce MŽP, ve svém vyjádření ze dne 29. 11. 2017, pod č. j. MZP/2017/710/2085 sděluje následující:

*Soulad vydaného stanoviska EIA s územně plánovací dokumentací je v kompetenci příslušného stavebního úřadu.*

*Případné změny záměru byly MŽP, OPVIP ověřovány v rámci institutu tzv. coherence-stamp, kdy oznamovatel - v souladu s § 9a odst. 4 tehdy platného znění zákona – musel nejméně 30 dnů před zahájením navazujícího řízení předložit příslušnému úřadu dokumentaci pro příslušné navazující řízení včetně úplného popisu případných změn oproti záměru, ke kterému bylo vydáno stanovisko EIA. ŘSD se obrátilo na MŽP, OPVIP se žádostí o vydání závazného stanoviska k ověření změn záměru „Rychlostní silnice R52, stavba 5206 Perná – st. Hranice ČR/Rakousko“, které by mohly mít významný negativní vliv na životní prostředí, dopisem doručeným na MŽP dne 28. 12. 2016. Navazujícím řízením bylo územní řízení k záměru „Rychlostní silnice R52, stavba 5206 Perná – st. hranice ČR/Rakousko, úsek 34,550 – 38,445“. Oznámení o zahájení tohoto řízení obdrželo MŽP dne 3. 7. 2017. Součástí žádosti byl mimo jiné „Podklad pro vydání verifikačního závazného stanoviska (coherence stamp) pro úsek R52 5206.1 Obchvat Mikulova“ (Ekopontis, s.r.o. 2016) a CD s dokumentací pro územní rozhodnutí pro danou stavbu. Po prostudování poskytnutých podkladů k záměru „Rychlostní silnice R52, stavba 5206 Perná – st. Hranice ČR/Rakousko, úsek 34,550 – 38,445“ MŽP, OPVIP, dospělo k závěru, že závazné stanovisko k ověření změn záměru v souladu s § 9a odst. 4 tehdy platného zákona (tzv. coherence stamp) nevydá, protože změny záměru nebyly takového charakteru, aby mohly mít významný negativní vliv na životní prostředí. Vzhledem ke skutečnosti, že v předmětném správním řízení nebylo před nabytím účinnosti zákona č. 326/2017 Sb., tedy před 1. 11. 2017, rozhodnuto, upozorňujeme, že součástí podkladů pro vydání rozhodnutí musí být od 1. 11. 2017 závazné stanovisko vydané podle § 9a odst. 6 zákona. Stavební úřad by měl vyzvat žadatele, aby o vydání tohoto závazného stanoviska požádal postupem podle § 9a odst. 6 zákona. Věcně obdobnou žádost již sice podal žadatel dle § 9a odst. 4 zákona ve znění účinném do 31. 10. 2017, která byla v souladu s tehdy účinným zněním zákona vyřízena e-mailovým sdělením dne 4. 8. 2017, avšak od 1. 11. 2017 zákon zavedl nový požadavek na vydání závazného stanoviska.*

- 15.** *Územní rozhodnutí nelze vydat pro překročení zákonných limitů a pro ignorování principu předběžné opatrnosti. Lze odkázat na rozsudek NSS ze dne 21. 6. 2012, čj. 1 Ao 7/2011 – 526, kterým byly zrušeny ZÚR JMK v roce 2012, specificky na článek 102, kde je uvedeno: „Nejvyšší správní soud zdůrazňuje, že posuzování imisních limitů znečištění ovzduší a nejvyšších přípustných hodnot hluku stanovených příslušnými prováděcími předpisy má své místo především v územním řízení v rámci realizace konkrétního záměru (ve vztahu k hluku srov. např. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 31. 1. 2012, č. j. 1 As 135/2011 – 246, umístění stavby EPOQUE PANKRÁC – HOTEL v Praze na Pankráci, bod 45: „do území nadlimitně zatíženého hlukem nelze bez dalšího automaticky umísťovat stavby, které sice každá jednotlivě nepřetíží svým provozem dotčenému území nijak výrazně, ale v součtu jednotlivých případů znamenají postupné a významné přetížování již nyní existující nadlimitní zátěži v území“). Právě v této fázi je příslušný stavební úřad ve spolupráci s dotčenými orgány povinen vzít v potaz limity využití území, mezi něž patří i imisní limity znečištění ovzduší a nejvyšší přípustné hodnoty hluku, a nepřipustit umístění takové stavby, která by způsobila překročení těchto limitů v daném území [§ 90 písm. e) stavebního zákona, podle nějž musí být záměr žadatele o územní rozhodnutí v souladu s požadavky zvláštních předpisů a stanovisek dotčených orgánů]. Územní řízení lze tedy*

*označit za jeden z nejdůležitějších momentů, v němž se velmi rigorózně (prostřednictvím závazných veřejnoprávních limitů) projevuje princip přípustné míry znečišťování životního prostředí, podle nějž území nesmí být zatěžováno lidskou činností nad míru únosného zatížení.“ Dále pak na článek 64, kde se uvádí, že „Za použití základní zásady práva životního prostředí – zásady předběžné opatrnosti (§ 13 zákona o životním prostředí) – je přitom třeba vycházet z nejhorší možné varianty a zohlednit i takové plánované záměry (činnosti), jejichž realizace je v budoucnu nejistá“. Tedy je nutné posoudit i stav na maximální zatížení komunikace D52, tj. na její plnou kapacitu a ne vycházet z významně podceněných odhadů intenzit dopravy – viz i výše uvedený důkaz, kdy predikovaná intenzita dopravy v Hlukové studii byla v reálu překročena již v roce 2016, a to dokonce o neuvěřitelných o 45 %.*

Odůvodnění zamítnutí námítky 15:

Hledisko námitek, dotýkajících se problematiky ovzduší již stavební úřad vyhodnocoval výše v odůvodnění. Nicméně dále uvádí, že v námítce jsou uváděny skutečnosti, které se nezakládají na pravdě. V modelu EIA jsou intenzity správné a vycházejí z platných modelů Jihomoravského kraje. Dále stavební úřad sděluje, že tuto problematiku ošetřuje dotčený orgán – Krajská hygienická stanice, která k záměru vydala kladné závazné stanovisko.

- 16.** *Poukazujeme na to, že díky chybnému ocenění plánované intenzity dopravy, byl ignorován fakt, že na předmětné komunikaci bude intenzita dopravy více než 15 tis. vozidel za 24 hod, a tedy nebyl respektován zákon č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší.*

Odůvodnění zamítnutí námítky 16:

Vzhledem ke skutečnosti, že se navrhovaná stavba R52 (D52) nachází v nezastavěné části území, není tak dotčeno právo dle § 11 odst. 2 zákona č. 201/2012 Sb. MŽP z hlediska ovzduší, není tedy ani dotčeným orgánem, což jednoznačně plyne z výše uvedeného zákona.

- 17.** *Vyhláška je nedostatečná v tom, že se v ní oznamuje umístění dlouhé řady prostorově lokalizovaných stavebních objektů. Dochází tedy k umisťování ne jednoho objektu, ale řady objektů. Minimální požadavek tedy je, že pro každý umisťovaný stavební objekt musí být seznatelně doloženo, kam do území bude umístěn, tj. pro každý jednotlivý stavební objekt musí být uvedeno, na kterých pozemcích je objekt umístěn, tj. umístění musí být doloženo seznamem parcelních čísel pro každý stavební objekt zvlášť.*

Odůvodnění zamítnutí námítky 17:

Námítka nemá zákonné náležitosti.

Rozdělení stavby na jednotlivé stavební objekty vyplývá z vyhlášky č. 499/2006 Sb., o dokumentaci staveb a je plně v kompetenci projektanta, jak vymezí v projektové dokumentaci stavbu na jednotlivé stavební objekty. Povinnost vymezit pozemky dotčené stavbou v oznámení o zahájení řízení žádný předpis nepředepisuje, tedy stavební zákon, jeho prováděcí vyhlášky ani správní řád. Povinnost vymezit pozemky dotčené stavbou ve výrokové části rozhodnutí vyplývají z vyhlášky č. 503/2006 Sb., o podrobnější úpravě územního řízení, veřejnoprávní smlouvy a územního opatření, což také stavební úřad ve výrokové části učinil. Co se týče vymezení pozemků, na kterých se umísťují jednotlivé stavební objekty, k tomu stavební úřad sděluje, že žádný takovýto zákonný požadavek v zákonech či vyhláškách, které při rozhodování stavební úřad používá, neexistuje. K popisu umístění jednotlivých částí stavby slouží grafická část projektové dokumentace, kde je na podkladě katastrální mapy umístění stavby zakresleno. Takto předložený podklad je dostatečným materiálem jak pro stavební úřad, tak pro účastníky řízení a další zúčastněné osoby v řízení.

- 18.** *Posuzovaný projekt není v souladu s územně plánovací dokumentací. Je na stavebním úřadu, aby toto napravil.*

Odůvodnění zamítnutí námítky 18:

Námítka nemá zákonné náležitosti. Soulad s územně plánovací dokumentací, tedy s územním plánem města Mikulova a Zásadami územního rozvoje Jihomoravského kraje je posouzen v části odůvodnění, týkající se zhodnocení souladu stavby s územním plánem. Stavební úřad tedy na tuto část odůvodnění odkazuje.

**19.** *Není řádně nakládáno s lokalitou Slanisko v trojúhelníku. Tato lokalita nebyla zahrnuta do posuzování EIA. Celé posouzení musí být opakováno se zahrnutím této lokality.*

Odůvodnění zamítnutí námítky 19:

Existence slaniska, jako významného biotopu byla doložena, až v roce 2010. Upravená projektová dokumentace včetně odborných posouzení tuto novou situaci řešila a příslušné dotčené orgány se k návrhu řešení ve svých závazných stanoviscích a rozhodnutích vyjádřily.

Součástí stavby (tj. technického řešení DÚR – stavební objekt SO 6830 Rekultivace - kompenzační opatření Slanisko) je realizace velkorysých opatření za zásah do biotopu slaniska – „Návrh souboru ochranných opatření k zachování prosperity biotopu slaniska u Mikulova“ (Ekopontis, s.r.o., 12/2015; je součástí spisu v části F). Tato potenciálně znamenají nejen plošné, ale i kvalitativní zlepšení stávajícího stavu. Pro zásah na podkladě uvedené studie bylo vydáno rozhodnutí o výjimce dle § 56 zákona č. 114/1992 Sb. (KrÚ JMK, potvrzené MŽP).

Pro slanisko u Mikulova je typická mnohdy dlouhá nepravidelná perioda výskytu; z toho důvodu nebylo zaznamenáno během procesu EIA. Dle aktuálního znění zákona č. 100/2001 Sb. se kromě „standardního“ posuzování na ose Oznámení - Závěr zjišťovacího řízení - Dokumentace - Posudek - Veřejné projednání - Stanovisko EIA v rámci postupů dle zákona na záměr R52 (D52) vztahují i tzv. ověřovací závazné stanovisko (OZS, dle přechodných ustanovení zákona č. 39/2015 Sb.) a tzv. verifikační závazné stanovisko (VZS, dle § 9a odst. 4 zákona č. 100/2001 Sb.). V rámci podkladů pro tato stanoviska byla aktuální znalost výskytu slaniska a zejména změny technického řešení v prostoru kontaktu s tímto cenným biotopem Ministerstvu životního prostředí podrobně předložena.

Ve znění Stanoviska EIA z roku 2005 jedna z podmínek požaduje „po zaměření trasy a určení všech pozemků dotčených výstavbou a provozem R52 provést podrobný biologický průzkum... se zaměřením na výskyt zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů ...“. Tato podmínka byla splněna, a mj. znamenala prokázání mimořádného významu lokality slaniska. Byl tedy naplněn její účel, neboť bylo počítáno s tím, že ve fázi EIA není znalost biologických hodnot úplná.

K této námítce MŽP, ve svém vyjádření ze dne 29. 11. 2017, pod č. j. MZP/2017/710/2085 sděluje následující:

*Od května 2004 platí novela zák. č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů, která podrobně řeší hodnocení vlivů záměrů na oblasti Natura 2000 včetně oblastí navržených. Přítomnost případné nově vyhlášené lokality Natura 2000 v období od zahájení procesu posuzování vlivů na životní prostředí k záměru „Rychlostní silnice R52 Pohořelice – Mikulov (Drasenhofen)“ proto byla ověřena v rámci vydání závazného stanoviska k ověření souladu obsahu stanoviska EIA s požadavky právních předpisů, které zapracovávají směrnici Evropského parlamentu a Rady 2011/92/EU ze dne 13. prosince 2011 o posuzování vlivů některých veřejných a soukromých záměrů na životní prostředí čj. 19817/ENV/16 ze dne 23. 3. 2016. K předmětnému záměru bylo dne 11. 12. 2015 Krajským úřadem Jihomoravského kraje, odborem životního prostředí, vydáno stanovisko čj. JMK 158199/2015, kterým byl vyloučen významný vliv záměru na evropsky významné lokality i ptačí oblasti a dne 21. 12. 2015 bylo Agenturou ochrany přírody a krajiny, správou CHKO Pálava, vydáno stanovisko čj. SR/0452/JM/2015-3, kterým byl rovněž vyloučen významný vliv záměru na evropsky významné lokality i ptačí oblasti.*

Dne 07. 03. 2018, obdržel stavební úřad pod č. j. MUMI 18011531 námitku Ministerstva obrany - Agentury hospodaření s nemovitým majetkem, Svatoplukova 2687/84, Brno:

Námitka:

*Plánovanou výstavbou „Rychlostní silnice R52, stavba 5206 Perná – st. Hranice ČR/Rakousko, úsek 34,550-38,445“ bude přímo dotčen pozemek parc. Č. KN 8231 se stavbou v majetku České republiky – Ministerstva obrany, zapsaný na LV 3378 pro k.ú. Mikulov na Moravě. Před zahájením stavby trváme na majetkoprávním uspořádání.*

Odůvodnění vyhovění námítky:

Rozhodnutí má podle § 93 odst. 1 stavebního zákona platnost 5 let ode dne nabytí právní moci. Podmínky rozhodnutí o umístění stavby platí po dobu trvání stavby či zařízení, nedošlo-li z povahy věci k jejich konzumaci. Dobu platnosti územního rozhodnutí může stavební úřad na odůvodněnou žádost prodloužit; podáním žádosti se běh lhůty platnosti rozhodnutí staví. Stavební úřad upozorňuje, že toto rozhodnutí pozbývá platnosti, pokud stavba nebude zahájena do pěti let ode dne nabytí právní moci.

Územní rozhodnutí však nepozbude platnosti, jestliže v této lhůtě bude podána úplná žádost o stavební povolení, ohlášení nebo jiné obdobné rozhodnutí podle stavebního zákona nebo zvláštních právních předpisů (dle § 93 odst. 4 stavebního zákona).

Rozhodnutí je závazné i pro právní nástupce žadatele a ostatní účastníky řízení.

Podle § 93 odst. 5 stavebního zákona územní rozhodnutí pozbývá platnosti též dnem, kdy stavební úřad obdržel sdělení žadatele, že upustil od záměru, ke kterému se rozhodnutí vztahuje; to neplatí, byla-li realizace záměru již zahájena.

Podle § 93 odst. 2 stavebního zákona podmínky rozhodnutí o umístění stavby platí po dobu trvání stavby či zařízení, nedošlo-li z povahy věci k jejich konzumaci.

Na základě výsledků provedeného řízení a shora uvedených zjištěných skutečností, výsledku ústního projednání žádosti a na základě stanovisek dotčených orgánů, stavební úřad neshledal žádné nedostatky ani vady, které by bránily vydání tohoto rozhodnutí a rozhodl tak, jak je uvedeno ve výrokové části rozhodnutí – vydal rozhodnutí, kterým povolil umístění výše uvedené stavby a pro její umístění stanovil podmínky.

Stavební úřad dále upozorňuje, že u staveb financovaných z veřejného rozpočtu, kterou provádí stavební podnikatel jako zhotovitel, je stavebník povinen zajistit technický dozor stavebníka nad prováděním stavby. Pokud projektovou dokumentaci pro tuto stavbu může zpracovat jen osoba oprávněná podle zvláštního právního předpisu, zajistí stavebník autorský dozor projektanta, popřípadě hlavního projektanta nad souladem prováděné stavby s ověřenou projektovou dokumentací.

Po dni nabytí právní moci územního rozhodnutí stavební úřad zašle žadateli jedno vyhotovení ověřené dokumentace záměru stavby v souladu s přílohou č. 4 k vyhlášce č. 503/2006 Sb. ve znění platných předpisů současně s jedním vyhotovením územního rozhodnutí opatřeným záznamem o účinnosti.

Upozornění: Stavba je situována na území s archeologickými nálezy. Investor (stavebník) je povinen podle § 22, odst. 2 zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů, v dostatečném předstihu písemně oznámit záměr výkopových prací Archeologickému ústavu Akademie věd ČR a umožnit jemu nebo oprávněné organizaci na dotčeném území provedení případného záchranného archeologického výzkumu. Upozorňujeme na povinnost ohlásit případné archeologické nálezy v souladu s ustanovením § 23, odst. 2, 5 zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů a § 176 stavebního zákona

příslušnému stavebnímu úřadu a orgánu státní památkové péče. Stavebník je povinen dle ustanovení § 79 odst. 5 stavebního zákona zajistit si informace o existenci podzemních staveb technické infrastruktury a zajistit jejich ochranu a dále dle ustanovení § 152 stavebního zákona je stavebník povinen dbát na řádnou přípravu a provádění stavby. Přitom musí mít na zřeteli zejména ochranu života a zdraví osob nebo zvířat, ochranu životního prostředí a majetku, i šetrnost k sousedství. Tyto povinnosti má i u staveb a jejich změn nevyžadujících stavební povolení ani ohlášení nebo u jiného obdobného záměru. O zahájení prací na stavbách osvobozených od povolení je povinen v dostatečném předstihu informovat osoby těmito pracemi přímo dotčené.

## Poučení

Proti tomuto rozhodnutí se mohou podle § 81 odst. 1) správního řádu účastníci řízení odvolat do 15 dnů (§ 83 odst. 1 správního řádu) ode dne jeho oznámení ke Krajskému úřadu Jihomoravského kraje odboru Územního plánování a stavebního řádu se sídlem v Brně, podáním učiněným u zdejšího stavebního úřadu. Lhůta pro odvolání počíná běžet zveřejněním rozhodnutí veřejnou vyhláškou.

Dnem vyvěšení je den vyvěšení na úřední desce správního orgánu, který je stavebním úřadem a který územní rozhodnutí vydal a doručuje. Tímto postupem, zveřejněním rozhodnutí na úřední desce, stavební úřad plní povinnost aktivně zpřístupnit správní rozhodnutí, jehož vydání je podmíněno vydáním stanoviska k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí ve smyslu § 10a odst. 5 písm. d) zákona o právu na informace o životním prostředí. Odvolání se podává s potřebným počtem stejnopisů tak, aby jeden stejnopis zůstal správnímu orgánu a aby každý účastník dostal jeden stejnopis. Nepodá-li úpadník potřebný počet stejnopisů, vyhotoví je správní orgán na náklady účastníka. Odvoláním lze napadnout výrokovou část rozhodnutí, jednotlivý výrok nebo jeho vedlejší ustanovení. Odvolání jen proti odůvodnění rozhodnutí je nepřipustné. Odvolání proti rozhodnutí vydanému v navazujícím řízení může podle § 9c odst. 4 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí podat také dotčená veřejnost uvedená v § 3 písm. i) bod č. 2, zákona o posuzování vlivů na životní prostředí, a to i v případě, že nebyla účastníkem řízení v prvním stupni. Odvolání dotčené veřejnosti musí být doloženo listinami, prokazujícími splnění podmínek podle § 3 písm. i) bod 2 zákona EIA. Dotčenou veřejností podle § 3 písm. i) bodu 2 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí se pro účely tohoto zákona rozumí právnická osoba soukromého práva, jejímž předmětem činnosti je podle zakladatelského právního jednání ochrana životního prostředí nebo veřejného zdraví, a jejíž hlavní činností není podnikání nebo jiná výdělečná činnost, která vznikla alespoň 3 roky před dnem zveřejnění informací o navazujícím řízení podle § 9b odst. 1, případně před dnem vydání rozhodnutí podle § 7 odst. 6, nebo kterou podporuje svými podpisy nejméně 200 osob.

Odvolání musí mít náležitosti uvedené v § 37 odst. 2 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů a musí obsahovat údaje o tom, proti kterému výroku rozhodnutí směřuje, v jakém rozsahu ho napadá a v čem je spatřován rozpor s právními předpisy nebo nesprávnost výroku nebo řízení, jež mu předcházelo. Odvolání jen proti části Odůvodnění je nepřipustné (dle § 82 odst. 1 a 2 správního řádu).

**Bc. Leona Alexová**  
vedoucí odboru



**Poplatek:**

Správní poplatek za vydání tohoto územního rozhodnutí ve výši 1.000,- Kč, stanovený podle položky 18 písm. a) sazebníku správních poplatků, přílohy zákona č. 634/2004., o správních poplatcích, ve znění pozdějších předpisů, byl žadatelem uhrazen.

Tato veřejná vyhláška bude zveřejněna vyvěšením na úřední desce a elektronické desce MěÚ Mikulov, po dobu 15 dnů. Patnáctým dnem po vyvěšení na úřední desce a elektronické desce MěÚ Mikulov, se písemnost v souladu s ustanovením § 25 odst. 2 správního řádu, považuje za doručenou.

Dnem vyvěšení je den vyvěšení na úřední desce správního orgánu, který je stavebním úřadem.

Vyvěšeno na úřední desce dne:..... Sejmuto dne:.....

Zveřejněno způsobem umožňujícím dálkový přístup dne:.....

Sejmuto dne:.....

Razítko a podpis osoby, která potvrzuje vyvěšení a sejmutí oznámení.

**Obdrží:**

Účastníci řízení dle § 85 odst. 1 písm. a) stavebního zákona (dodejky):

Ředitelství silnic a dálnic ČR, IDDS: zjq4rhz, sídlo: Na Pankráci č. p. 546/56, 145 05 Praha 4  
- v zastoupení PK OSSENDORF s.r.o., IDDS: ecgthi2, sídlo: Tomešova č. p. 503/1, Staré Brno, 602 00 Brno

Účastníci řízení dle § 85 odst. 1 písm. b) stavebního zákona (dodejky):

Město Mikulov, Náměstí č. p. 1, 692 01 Mikulov

Účastníci řízení dle § 85 odst. 2 písm. a) stavebního zákona – veřejnou vyhláškou:

Agentura ochrany přírody a krajiny ČR, Kaplanova 1931/1, Chodov, 14800 Praha 4

AGRO - Měřín,a.s., Zarybník 516, 59442 Měřín

Agrovysočina, a.s., Zarybník 516, 59442 Měřín

Berente Gejza Ing., nám. Míru 224/20, 66464 Dolní Kounice

Berenteová Bohumila MUDr., nám. Míru 224/20, 66464 Dolní Kounice

Bukovecká Emilie, Hlavní 98, 67168 Šanov

Cimbálníková Jarmila, Podolí 21, 59261 Borač

CSA Immobilien, v.o.s., Nádražní č. ev. 677, 69201 Mikulov

Časná Alena, Na Jámě 1539/42a, 69201 Mikulov

Čech František, Pavlovská 565/72, 69201 Mikulov

Čechová Zdeňka, Pavlovská 565/72, 69201 Mikulov

České dráhy, a.s., Nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12, Nové Město, 11000 Praha 1

Dostálová Miroslava, Sadová 1391/17, 69201 Mikulov

Drábek František, U Lomu 450/30, 69201 Mikulov

Drábek Petr, Královská 827, 40777 Šluknov

European Property Group, a.s., Cejl 494/25, Zábrdovice, 60200 Brno  
Fábryová Marie, Koněvova 786/37, 69201 Mikulov  
Fiala Oldřich, Čs. armády 1063/63, Poštorná, 69141 Břeclav  
Frýb David, Sedlec č. p. 68, 69121 Sedlec  
Frýbová Sylva, Sedlec č. p. 68, 69121 Sedlec  
Geba Milan, Pavlovská 105/21, 69201 Mikulov  
Goišová Radka, 22. dubna 1054/4, 69201 Mikulov  
Herzánová Hana, Na Valtické 703/70, Charvátská Nová Ves, 69141 Břeclav  
Hlinka Robert, Wolkerova 127/2, 69201 Mikulov  
Holubová Martina, Všeruby č. p. 8, 34507 Všeruby  
Houserová Jana, Dobré Pole č. p. 85, 69181 Dobré Pole  
Hrabcová Vlasta, Pavlovská 464/95, 69201 Mikulov  
Hříbová Soňa, Klentnice č. p. 65, 69201 Klentnice  
Chadimová Marie Ing., Černíkova 2927/4, Královo Pole, 61200 Brno  
Ježková Jarmila, St. Živného 1566/4, 69201 Mikulov  
Kaprálek Jiří MVDr., Olomoucká 358/38, Předměstí, 74601 Opava  
Kavula Milan, 1. května 758/40, 69201 Mikulov  
Koflerová Marie, Větrná 1305/5, 69201 Mikulov  
Kokavcová Lada, Republikánské obrany 919/28, 69201 Mikulov  
Kolmačková Olga, Kovářova 1578/9, Stodůlky, 15500 Praha 5  
Kudělková Pavla, Koněvova 1265/17a, 69201 Mikulov  
Kudláčková Zdeňka, Hraničářů 1355/11, 69201 Mikulov  
Kukleta Josef, Pellicova 912/65, Staré Brno, 60200 Brno  
Lapčík Vladimír, Klentnická 176, 69201 Pavlov  
Lesy České republiky s.p., Přemyslova 1106/19, 50008 Hradec Králové  
Malá Alena, Sedlec č. p. 270, 69121 Sedlec  
Město Mikulov, Náměstí 158/1, 69201 Mikulov  
Mihalík Vlastimil, 1. května 779/2, 69201 Mikulov  
Mikros-vín, Mikulov, kom. spol., Nádražní 980/29, 69201 Mikulov  
Mikulášová Drahomíra, Valtická 846/1, 69201 Mikulov  
Mikulicová Marie, Pavlovská 524/36, 69201 Mikulov  
Ministerstvo obrany, Tychonova 221/1, Hradčany, 16000 Praha 6  
Mrázek Václav, Trstěnice č. p. 33, 56957 Trstěnice  
Novosádová Františka, Bardějovská 1131/3, 69201 Mikulov  
Ondrašík Pavel, Novokopečná 1513/2, 69201 Mikulov  
Ondroušek Rostislav JUDr., Republikánské obrany 34/32, 69201 Mikulov  
Ondroušková Dagmar, Republikánské obrany 34/32, 69201 Mikulov  
Orságová Helena, Na pískové cestě 330/26, Bohunice, 62500 Brno  
Pirogovová Jana, U Lomu 452/12, 69201 Mikulov  
Pirochta Oldřich, 1. května 632/63, 69201 Mikulov  
Pirochtová Eva, 1. května 632/63, 69201 Mikulov  
Povodí Moravy, s.p., Dřevařská 932/11, Veverí, 60200 Brno  
Pučková Marie, 22. dubna 1179/15, 69201 Mikulov  
Puškašová Hana, Dunajovická 118, 69181 Břeží  
CSA Immobilien, v.o.s., Nádražní 677, 692 01 Mikulov  
Reinhold Eliška, Rudé armády 40, 69185 Dolní Dunajovice  
Rosík Ladislav, Pavlovská 562/66, 69201 Mikulov  
Ruman Vladimír, Antonína Slavička 480, 76326 Luhačovice  
Ředitelství silnic a dálnic ČR, Na Pankráci 546/56, Nusle, 14000 Praha  
Sejrková Dana, Tisová č. p. 15, 34801 Tisová  
Shell Czech Republic a.s., Antala Staška 2027/77, Krč, 14000 Praha 4  
Správa železniční dopravní cesty, Dlážděná 1003/7, Nové Město, 11000 Praha 1  
Srovnalíková Irena, Za Valy 384, 75114 Dřevohostice



Státní pozemkový úřad, Husinecká 1024/11a, Žižkov, 13000 Praha 3  
Šebesta Petr, Piaristů 993/18, 69201 Mikulov  
Šebestová Ludmila, Piaristů 993/18, 69201 Mikulov  
Šimák Ctirad, M. Majerové 1259/26, 69201 Mikulov  
Šipošová Helena, Okružná 884/72, 064 01 Stará Ľubovňa, Slovensko  
Škrobáčková Eva, Nerudova 945/9, 69002 Břeclav  
Škrobáková Milada, Řadová 568, 68708 Buchlovice  
Štucková Renata, Ke Studánce 614/7, Bartovice, 71700 Ostrava  
Šubová Iva, Na Hradbách 1534/64, 69201 Mikulov  
TOSAL s.r.o., Veselá 169/24, Brno-město, 60200 Brno  
TRANSBETON s.r.o., Slovanské náměstí 1177/9, Královo Pole, 61200 Brno  
Tymová Věra, Koněvova 1486/16, 69201 Mikulov  
Uhlířová Zdenka, Mírová 945, Nový Bohumín, 73581 Bohumín  
UNIMEX GROUP,a.s., Václavské náměstí 815/53, Nové Město, 11000 Praha 1  
Úřad pro zastupování státu ve věcech majetkových, Rašínovo nábřeží 390/42, Nové Město, 12800 Praha 2  
Ústav pro strukturální politiku v zemědělství, a.s., Zarybník 516, 59442 Měřín  
Václavík František, Majakovského 1408/15, 69201 Mikulov  
Václavík Zdeněk, Na Jámě 1219/72, 69201 Mikulov  
Vanýšková Jitka, Koněvova 791/34, 69201 Mikulov  
Vávra Milan, Turgeněvova 1035/2d, Černovice, 61800 Brno  
Viceníková Marie, Hliniště 1466/19, 69201 Mikulov  
Vodovody a kanalizace Břeclav, a.s., Čechova 1300/23, 69002 Břeclav  
Vořechovská Ludmila, Na Libuši 999, 39165 Bechyně  
WEIGL, spol. s r.o., Pod Platanem 263/2, 69201 Mikulov  
Zámečník František, Písečná 2921/5, Zábřeh, 70030 Ostrava  
Zámečník Jiří, Polní 313, 69185 Dolní Dunajovice  
Zámečník Marcel, Na Jámě 1512/2, 69201 Mikulov  
Zámečník Petr, Perná č. p. 287, 69186 Perná  
Zámečník Vladimír, Budovatelská 4796, 76005 Zlín  
Zimmermann Ivan, Holasická 1157/4, Kateřinky, 74705 Opava  
Zimmermann Tomáš, Nová 1047/10, 69201 Mikulov

Účastníci řízení dle § 85 odst. 2 písm. b), c), d) stavebního zákona – veřejnou vyhláškou:

Katastrální území Mikulov na Moravě:

Parc.: Příjmení a jméno, adresa

7788/111 Adamová Jana, Sadová 1101/5, 69201 Mikulov

8322, 8325, 4503/1, 8339, 7191, 7831, 7911

Agentura ochrany přírody a krajiny ČR, Kaplanova 1931/1, Chodov, 14800 Praha 4

8246, 8230, 8254, 8238, 8227/1, 8233/1, 8253, 8263/1, 8259/1, 7726/1, 8288, 7721, 7756, 8308, 8314, 7766, 7736, 7738, 7764, 7853, 7909

AGRO - Měřín, a.s., Zarybník 516, 59442 Měřín

7718, 8289, 4442/2

AGROPOL Mikulov, spol. s r.o., Sady 28. října 616/6, 69002 Břeclav

8303, 8341, 7813

Agrovysočina, a.s., Zarybník 516, 59442 Měřín

4528/31, 4528/5, 4528/24, 4528/28, 4528/146

Amulle, a.s., Olomoucká 3419/7, Židenice, 61800 Brno

4438/1 AXT, s.r.o., Kurská 642/5, Starý Lískovec, 62500 Brno

7732, 7902, 7907

Brožová Irena, 1. května 1680/16a, 69201 Mikulov

4442/72 CEMEX Czech Republic, s.r.o., Laurinova 2800/4, Stodůlky, 15500 Praha 5

7746/3, 7747/2, 4505/30, 4505/10, 4505/8, 4505/9, 4505/18  
CSA Immobilien, v.o.s., Nádražní č. ev. 677, 69201 Mikulov

7906/1 CTS CAMION TRANSPORT SERVIS Břeclav s.r.o., ve zkratce CTS Břeclav spol.  
s r.o., Husova 3136/25, 69002 Břeclav,

2018/3, 2019/13, 2019/1, 1996, 2019/7, 3372/7  
České dráhy,a.s., nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12, Nové Město, 11000 Praha 1

8218 David Martin, Sosnová 279/7, Jundrov, 63700 Brno

7857, 9004, 7839  
Diwulski Jiří, Na Hradbách 1447/18, 69201 Mikulov

7809, 7810, 7811, 7812  
Dufka Pavel, Husova 192/16, 69201 Mikulov

8213 European Property Group,a.s., Cejl 494/25, Zábrdovice, 60200 Brno

8193 Fajmon Miroslav, Bezručova 586/1, 69201 Mikulov

9006, 8179, 7722, 7848  
Fiala Oldřich, Čs. armády 1063/63, Poštorná, 69141 Břeclav

8289 Fiala Tomáš Ing., Nerudova 978/10, 69002 Břeclav

7732, 7902, 7907  
Florián Svatoslav, 1. května 769/18, 69201 Mikulov

8994, 7902, 7907  
Florián Zdeněk, Veslařská 2454/15, 69002 Břeclav

7764 Frýb David, Sedlec č. p. 68, 69121 Sedlec

7764 Frýbová Sylva, Sedlec č. p. 68, 69121 Sedlec

7865, 7871, 7883  
GAMARE,s.r.o., Malátova 543/9, Smíchov, 15000 Praha 5

8185 Goišová Jaroslava, Bezručova 600/19, 69201 Mikulov

8303, 8341  
Goišová Radka, 22. dubna 1054/4, 69201 Mikulov

7764 Herzánová Hana, Na Valtické 703/70, Charvátská Nová Ves, 69141 Břeclav

8289 Homolka Miloš Ing., Tolstého 1741, 25228 Černošice

7764 Hrabcová Vlasta, Pavlovská 464/95, 69201 Mikulov

8301 Hýbl Zdeněk, Pavlovská 521/32, 69201 Mikulov

7878 Ježil Miloslav JUDr., Loutkářská 2194/7, Břevnov, 16900 Praha 6

7878 Ježilová Helena, Loutkářská 2194/7, Břevnov, 16900 Praha 6

7764 Ježková Jarmila, St. Živného 1566/4, 69201 Mikulov

4512/6, 4512/2, 4512/3  
Jihomoravský kraj, Žerotínovo náměstí 449/3, Veverří, 60200 Brno

8975 Kališová Alena, Sklepní 551, 69185 Dolní Dunajovice

7735 Kameníková Eva, Nesyt 2744/32, 69501 Hodonín

7735 Kameníková Jana, Lesní 713, 69606 Vacenovice

7720, 8184  
Kaprálek Jiří, Hlučínská 977/23, 74714 Ludčeřovice

8194, 8192, 7717  
Kaprálek Jiří MVDr., Olomoucká 358/38, Předměstí, 74601 Opava

4512/7 Kolmačka Ladislav Ing., Kovářova 1578/9, Stodůlky, 15500 Praha 5

4503/2, 4512/8  
Kolmačková Olga, Kovářova 1578/9, Stodůlky, 15500 Praha 5

7818, 7819  
Kolomazník Marek, Na Hradbách 1451/26, 69201 Mikulov

7790 Kopejtková Věra, Pod Platanem 1287/24, 69201 Mikulov

7897 KOSLAVA, spol. s r.o., Melounová 1654/2, Nové Město, 12000 Praha

7878 Kotáb Petr JUDr., Novodvorská 408/127, Lhotka, 14200 Praha 4

7790 Kováč Petr, Kpt. Jaroše 1380/1, 69201 Mikulov

7790 Kováčová Pavla, Zrušen trvalý pobyt na území ČR

8299 Kovaříková Miluše, Republikánské obrany 1606/10, 69201 Mikulov  
8186 Krejčí Darina, Nová 1046/12, 69201 Mikulov  
7790 Kronková Karla, Na Pankráci 968/65, Nusle, 14000 Praha 4  
8299 Kučera Jaroslav, U Rotundy 970, 69142 Valtice  
4503/2, 4512/8  
Kudláčková Zdeňka, Hraničářů 1355/11, 69201 Mikulov  
8303, 8341  
Kukleta Josef, Pellicova 912/65, Staré Brno, 60200 Brno  
8249, 6939  
Lesy České republiky, s.p., Přemyslova 1106/19, 50008 Hradec Králové  
7764 Malá Alena, Sedlec č. p. 270, 69121 Sedlec  
2019/2, 2019/10, 2019/9, 3372/12, 2019/12, 2019/11  
Málková Martina Mgr., Nám. Svobody 935, 69142 Valtice  
8250, 8775, 8239, 8244, 8245, 8234, 8255, 8243, 8261, 8224, 8214, 8271, 8257, 8278, 8972,  
8291, 8311, 8315, 8307, 7705, 4528/40, 4528/91, 4528/89, 4528/88, 4528/90, 4528/42, 8313,  
4528/38, 4528/39, 4528/92, 8319, 8316, 8336, 7729, 8340, 4512/10, 7826, 4512/11, 7817,  
4376/4, 4376/51, 4376/2, 4376/53, 4376/3, 7806, 7783, 7787, 7778, 7781, 7843, 7828, 7841,  
7858, 8370, 7901  
Město Mikulov, Náměstí 158/1, 69201 Mikulov  
8226, 8302, 7814, 8373  
Mihalík Vlastimil, 1. května 779/2, 69201 Mikulov  
8273, 8182  
Mikros-vín, Mikulov, kom. spol., Nádražní 980/29, 69201 Mikulov  
8225, 8212  
Ministerstvo obrany, Tychonova 221/1, Hradčany, 16000 Praha 6  
8193 Musilová Eva Mgr., Kpt. Jaroše 1547/13, 69201 Mikulov  
7782/3, 4371/1, 4371/21  
NEMOTRADE CZ s.r.o., tř. Svornosti 1177/57, Nová Ulice, 77900 Olomouc  
7823 Nosek Lukáš, Žižkova 1636/24, 69201 Mikulov  
7764 Novosádová Františka, Bardějovská 1131/3, 69201 Mikulov  
7878 Novotná Monika JUDr., Modrava č. p. 5, 34192 Modrava  
7878 Novotný Petr JUDr., Jasná II 637/5, Braník, 14700 Praha 4  
8303, 8341  
Orságová Helena, Na pískové cestě 330/26, Bohunice, 62500 Brno  
7793 Pařilová Jana, Rudé armády 11, 69185 Dolní Dunajovice  
7832 Paták Jan, Náměstí 204/14, 69201 Mikulov  
8289 Pavlík Petr Ing., Na Míčánce 2713/2c, Dejvice, 16000 Praha 6  
1997/1, 1998/1  
Peňáz Ladislav, Nádražní 962/37, 69201 Mikulov  
1997/1, 1998/1  
Peňázová Blanka, Nádražní 962/37, 69201 Mikulov  
7764 Pirogov Jan, U Lomu 452/12, 69201 Mikulov  
7764 Pirogovová Jana, U Lomu 452/12, 69201 Mikulov  
2017/1 Portz Insel s.r.o., Na Plzeňce 165, 25229 Dobřichovice  
8277, 8306, 8382  
Povodí Moravy, s.p., Dřevařská 932/11, Veverí, 60200 Brno  
2000/9, 2000/8, 2000/1, 2006, 2000/7, 2009, 2010/5  
Prima stavebniny s.r.o., Masná 403/110, Trnitá, 60200 Brno  
7877 Prokopová Marie, Pavlovská 518/28, 69201 Mikulov  
7764 Pučková Marie, 22. dubna 1179/15, 69201 Mikulov  
7765 Rakovská Růžena, Valtická 937/12, 69201 Mikulov  
7765 Rakovský Pavel, Valtická 937/12, 69201 Mikulov  
2019/2, 2019/10, 2019/9, 3372/12, 2019/12, 2019/11

Rao Ludmila Mgr., Nádražní 967/35, 69201 Mikulov  
9007, 4442/66, 4442/16, 4442/65, 4442/64, 6941  
Reinhold Eliška, Rudé armády 40, 69185 Dolní Dunajovice  
7727, 7820  
Rosík Ladislav, Pavlovská 562/66, 69201 Mikulov  
9003, 7845  
Ruman Vladimír, Antonína Slavička 480, 76326 Luhačovice  
8247 Růžičková Marie, Bardějovská 1127/9, 69201 Mikulov  
8327, 8335, 8334  
Rybníkářství Pohořelice a.s., Vídeňská 717, 69123 Pohořelice  
6934, 7863, 7860, 7861, 7866, 7864, 7867, 7862/4, 7905  
Ředitelství silnic a dálnic ČR, Na Pankráci 546/56, Nusle, 14000 Praha  
7191, 7795, 7798, 7796, 7804, 7799, 7797, 7807, 7800  
Serbajlo Pavel, Spálený kopec 1204/2, 69201 Mikulov  
7803, 7805  
Serbajloateřina, Spálený kopec 1205/3, 69201 Mikulov  
7878 SJM Ježil Miloslav JUDr. a Ježilová Helena, Loutkářská 2194/7, Břevnov, 16900 Praha 6  
7878 SJM Novotný Petr JUDr. a Novotná Monika JUDr., Jasná II 637/5, Braník, 14700 Praha  
4, Modrava 5, 341 92 Modrava  
1997/1, 1998/1  
SJM Peňáz Ladislav a Peňázová Blanka, Nádražní 962/37, 69201 Mikulov  
7816 SJM Stávek Štěpán a Stávková Dagmar, Zd. Nejedlého 1367/6, 69201 Mikulov  
7878 SJM Svoboda Jiří JUDr. a Svobodová Dana, Podbělohorská 1484/60, Smíchov, 15000  
Praha 5, Kubánské nám. 1292/24, Vršovice, 100 00 Praha  
4376/52, 4376/17, 4376/14, 4376/24, 4376/15  
SJM Vymyslický Vojtěch a Vymyslická Danuše, Hraničářů 1503/16, 69201 Mikulov  
4512/6, 4512/2, 4512/3  
Správa a údržba silnic Jihomoravského kraje, p.o., Žerotínovo náměstí 449/3, 60200 Brno  
1999/4, 3372/10, 1998/2, 3372/8, 2021, 7786, 7914, 7834, 7835  
Správa železniční dopravní cesty, s. o., Dlážděná 1003/7, Nové Město, 11000 Praha 1  
8740, 8728, 8204, 8256, 8662, 8276, 8259/2, 8171, 8297, 4512/1, 8374, 1999/3, 4442/59,  
1999/1, 4442/58, 1999/2, 4442/78, 1997/3, 4442/79, 1997/4, 4442/20, 1997/2, 4442/22, 4442/34,  
4442/35, 4442/33, 4442/36, 4442/32, 4442/37, 4442/13, 4442/31, 4442/38, 4442/18, 4442/30,  
4442/15, 4442/10, 4442/29, 4442/39, 4442/11, 4442/23, 4442/46, 4442/28, 4442/40, 4442/27,  
4442/41, 4442/43, 4442/17, 4442/26, 2018/1, 4442/42, 4442/25, 4442/8, 4442/7, 4442/61,  
4442/60, 4442/12, 4442/9, 4442/14, 2018/2, 4442/6, 4442/68, 4442/67, 4376/22, 7769, 7802,  
7842 Státní pozemkový úřad, Husinecká 1024/11a, Žižkov, 13000 Praha 3  
2017/7 STAVEBNÍ FIRMA PLUS s.r.o., Měšťanská 3992/109, 69501 Hodonín  
7816 Stávek Štěpán, Zd. Nejedlého 1367/6, 69201 Mikulov  
7816 Stávková Dagmar, Zd. Nejedlého 1367/6, 69201 Mikulov  
2023/2, 2023/1, 2024/2, 2022/1, 2022/2  
Suchá Zuzana, Mikoláše Alše 653, Kolín II, 28002 Kolín  
7790 Sůkupová Marie, Pod Platanem 1493/14a, 69201 Mikulov  
7878 Svoboda Jiří JUDr., Podbělohorská 1484/60, Smíchov, 15000 Praha 5  
7878 Svobodová Dana, Kubánské náměstí 1292/24, Vršovice, 10000 Praha 10  
7694 Svobodová Jarmila, Koněvova 250/7, 69201 Mikulov  
7763 Šidlo Ladislav, M. Majerové 1248/14, 69201 Mikulov  
8303, 8289, 8341  
Škrobáčková Eva, Nerudova 945/9, 69002 Břeclav  
8303, 8341  
Škrobáková Milada, Řadová 568, 68708 Buchlovice  
8303, 8341  
Štucková Renata, Ke Studánce 614/7, Bartovice, 71700 Ostrava

4515/1, 4515/3

TRANSBETON s.r.o., Slovanské náměstí 1177/9, Královo Pole, 61200 Brno  
7894, 7880, 7879, 8375

UNIMEX GROUP,a.s., Václavské náměstí 815/53, Nové Město, 11000 Praha 1  
8312, 4503/4, 4514, 3203/3, 3037/2, 3373, 313/1, 3374, 3314/8

Úřad pro zastupování státu ve věcech majetkových, Rašínovo nábřeží 390/42, Nové  
Město, 12800 Praha 2

4503/2, 4512/8

Václavík František, Majakovského 1408/15, 69201 Mikulov

4503/2, 4512/8

Václavík Zdeněk, Na Jámě 1219/72, 69201 Mikulov

7866, 7867, 7868

Vanýsková Jitka, Koněvova 791/34, 69201 Mikulov

4376/46, 4376/39, 4376/33, 4376/6, 4376/44, 4376/5, 4376/35, 4376/43, 4376/27, 4376/34,  
4376/40, 4376/32, 4376/42, 4376/28, 4376/37, 4376/31, 4376/36, 4376/38, 376/41, 4376/7,  
4376/9, 4376/30

Vodovody a kanalizace Břeclav,a.s., Čechova 1300/23, 69002 Břeclav  
8219, 7730, 9043, 6935

Volařík Miroslav Ing., Rudé armády 40, 69185 Dolní Dunajovice  
8303, 8341

Vořechovská Ludmila, Na Libuši 999, 39165 Bechyně  
4376/52, 4376/17, 4376/14, 4376/24, 4376/15

Vymyslická Danuše, Hraničářů 1503/16, 69201 Mikulov  
4376/52, 4376/17, 4376/14, 4376/24, 4376/15

Vymyslický Vojtěch, Hraničářů 1503/16, 69201 Mikulov  
8258, 8270

Význačná kolegiální kapitula u sv. Václava v Mikulově, Kostelní nám. 15/3, 69201  
Mikulov  
8303, 8289, 8341

Zámečník František, Písečná 2921/5, Zábřeh, 70030 Ostrava  
8303, 8289, 8341

Zámečník Jiří, Polní 313, 69185 Dolní Dunajovice  
8303, 8341

Zámečník Marcel, Na Jámě 1512/2, 69201 Mikulov  
8303, 8341

Zámečník Petr, Perná č. p. 287, 69186 Perná  
8303, 8341

Zámečník Vladimír, Budovatelská 4796, 76005 Zlín  
7696 Žídková Jana, Nedbalova 2350/8, Moravská Ostrava, 70200 Ostrava

#### Katastrální území Bavory:

Parc. Příjmení a jméno, adresa:

2153 ČR, Lesy České republiky s.p., Přemyslova 1106/19, 50008 Hradec Králové

2151 Hroudný Petr, Bavory č. p. 130, 69201 Bavory

2146 Kubánek Josef, Bavory č. p. 88, 69201 Bavory

2147, 2152

Obec Bavory, Bavory č. p. 9, 69201 Bavory

2153 ČR, Lesy České republiky s.p., Přemyslova 1106/19, 50008 Hradec Králové

ČD-Telematika a.s., Nezamyslova 20a, 615 00 Brno

E. ON Distribuce, a.s., F. A.Gerstnera 2151/6, 370 49 České Budějovice

- v zastoupení E. ON Česká republika, s.r.o., F. A.Gerstnera 2151/6, 370 49 České Budějovice  
GasNet, s.r.o., Klíšská 940, 401 17 Ústí nad Labem

- v zastoupení GridServices, s.r.o., Plynářská 499/1, 602 00 Brno  
Česká telekomunikační infrastruktura a.s., Olšanská 2681/6, 130 00 Praha 3  
Vodovody a kanalizace Břeclav, a.s., Čechova 23, 690 02 Břeclav  
Spolek „Dolní Dunajovice proti R52“, IČ: 22732543, Hlavní 130, Dolní Dunajovice  
Spolek „Děti Země – Klub za udržitelnou dopravu“, IČ: 67010041, Cejl, 48/50, Brno  
Spolek „Frank Bold Society“, IČ: 653 414 90, Údolní 33, 602 00 Brno (dříve Občanské sdružení „Ekologický právní servis“, IČ: 65341490, Příběnická 1908, Tábor)  
Spolek „Nebojsa“, IČ: 26644479, Bavory 112, Bavory  
Spolek „Občané za ochranu kvality bydlení v Brně – Kníničkách, Rozdrojovicích a Jínančovicích“, IČ: 266 53 486, U Luhů 23, 635 00 Brno  
Spolek „Pěkný jih z.s.“, IČ: 227 25 351, Moravanská 86, 619 00 Brno  
Spolek „Občané Brna proti stavbě rychlostní komunikaci R43 v trase Kuřim – Troubsko“, IČ: 75053446, Opálkova 16, 635 00 Brno  
Spolek „Občané za ochranu kvality bydlení a životního prostředí v Troubsku, z. s.“, IČ: 26986043, Hodakova 582/27, 664 41 Troubsko  
Spolek „Občané za ochranu kvality bydlení v Brně-Bosonohách z. s.“, IČ: 26660407, Pražská 469/29, Bosonohy, 642 00 Brno  
Spolek „Za čisté a klidné Modřice z. s.“, IČ: 22733248, U Hřiště 830, 664 42 Modřice  
Spolek „Občané za D43 jako obchvat celého Brna, z. s.“, IČ: 75053446, Opálkova 758/16, Bystřec, 635 00 Brno  
Spolek „Obchvat, z.s.“, IČ: 266 06 119, Stojanova 7, 669 02 Znojmo  
Spolek „Voda z Tetčic o.s.“, IČ: 22678956, Hybešova 178, 664 17 Tetčice  
Spolek „Nová Ves proti průtahu obcí a R52“, IČ: 22861980, Nová Ves 138, 691 23 Pohořelice  
Spolek „Česká společnost ornitologická- Jihomoravská pobočka, pobočný spolek, IČ: 65353391, Lidická 25/27, 602 00 Brno  
Obec Bavory, Bavory 9, 692 01 Mikulov  
Obec Dolní Dunajovice, Zahradní 613, 691 85 Dolní Dunajovice

dotčené správní úřady (dodejky):

Drážní úřad, sekce stavební-oblast Olomouc, IDDS: 5mjaatd

sídlo: Nerudova 1, 779 00 Olomouc

Hasičský záchranný sbor Jihomoravského kraje, Územní odbor Břeclav, IDDS: ybiaiuv

sídlo: Zubatého č. p. 685/1, Zábrdovice, 614 00 Brno 14

Krajská hygienická stanice Jihomoravského kraje se sídlem v Brně, Územní odbor Břeclav, IDDS: jaaai36, sídlo: Jeřábekova č. p. 1847/4, Černá Pole, 602 00 Brno 2

Ministerstvo dopravy, IDDS: n75aau3, sídlo: Nábřeží Ludvíka Svobody č. p. 12, 110 15 Praha 1

Ministerstvo vnitra, IDDS: 6bnaawp, sídlo: NÁM. HRDINŮ č. p. 3, 140 21 Praha

Ministerstvo životního prostředí, orgán posuzování vlivů na životní prostředí, IDDS: 9gsaax4

sídlo: Vršovická č. p. 65, 100 10 Praha 10 - Vršovice

Krajský úřad Jihomoravského kraje, odbor dopravy, IDDS: x2pbqzq

sídlo: Žerotínovo náměstí č. p. 3/5, 601 82 Brno 12

Krajský úřad Jihomoravského kraje, Odbor životního prostředí – ochrana životního prostředí, IDDS: x2pbqzq, sídlo: Žerotínovo nám. č. p. 3/5, 612 00 Brno 12

Agentura ochrany přírody a krajiny ČR, Regionální pracoviště Jižní Morava, oddělení Správa CHKO Pálava, IDDS: ngbdyqr, sídlo: Náměstí č. p. 32, 692 01 Mikulov

Městský úřad Mikulov, OSŽP - ochrana přírody a krajiny, Náměstí č. p. 1, 692 01 Mikulov

Městský úřad Mikulov, Sekretariát tajemníka - civilní ochrana, Náměstí 1, 692 01 Mikulov

Městský úřad Mikulov, OSŽP - orgán státní správy myslivosti, Náměstí č. p. 1, 692 01 Mikulov

Městský úřad Mikulov, OSŽP - vodoprávní úřad, Náměstí č. p. 158/1, 692 01 Mikulov

Ministerstvo životního prostředí, orgán ochrany zemědělského půdního fondu, IDDS: 9gsaax4

sídlo: Vršovická č. p. 65, 100 10 Praha 10

Městský úřad Mikulov, OSŽP - odpadové hospodářství, Náměstí č. p. 1, 692 01 Mikulov

Městský úřad Mikulov, OSŽP - orgán státní správy lesů, Náměstí č. p. 1, 692 20 Mikulov

Městský úřad Mikulov, OSŽP silniční správní úřad, Náměstí č. p. 1, 692 01 Mikulov

Ministerstvo obrany, Sekce ekonomická a majetková, IDDS: hjyaavk

sídlo: Tychonova č. p. 221/1, 160 00 Praha 6 - Hradčany

Agentura hospodaření s nemovitým majetkem, Odbor územní správy majetku Brno, IDDS:

hjsaavk, sídlo: Svatoplukova č. p. 84, 615 00 Brno 15

Policie České republiky, Krajské ředitelství JMK, Dopravní inspektorát Břeclav, IDDS: jydai6g

sídlo: Národních hrdinů č. p. 15, 690 16 Břeclav 2

S žádostí o vyvěšení na úřední desce:

Městský úřad Mikulov, odbor org. a vnitřních věcí, Náměstí č. p. 1, 692 20 Mikulov

Místně příslušný obecní úřad (označený v rozdělovníku) se tímto žádá o vyvěšení tohoto rozhodnutí na úřední desce (*tedy o splnění povinnosti dle § 25 odst. 3 zákona č. 500/2004 Sb., o správním řízení, ve znění pozdějších předpisů*), o vyplnění potvrzení a navrácení této veřejné vyhlášky - rozhodnutí zdejšímu stavebnímu úřadu.



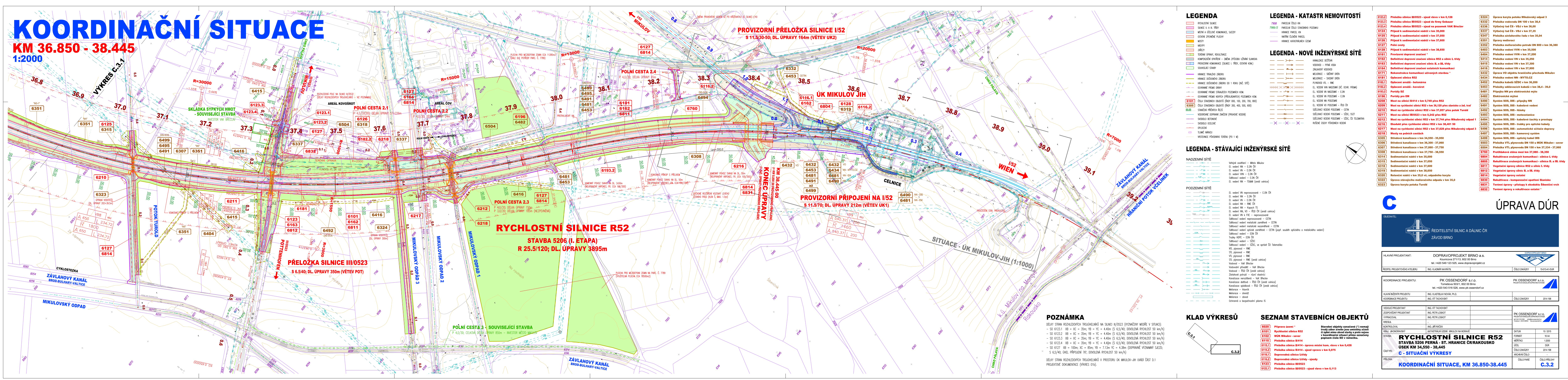










**KM 36.850 - 38.445**  
**1:2000**



## ÚPRAVA DÚR



|                                |  |  |  |   |              |
|--------------------------------|--|--|--|---|--------------|
| HLAVNÍ PROJEKTANT:             |  | DOPRAVOPROJEKT BRNO s.r.o.<br>Kounicova 271/13, 602 00 Brno<br>tel.: +420 549 123 525, www.dopravoprojekt.cz                                 |  |    |              |
| ŘEŠITEL, PROJEKTOVÉHO ATELIERU |  | ING. VLADIMÍR NAVRÁTIL   |  | ČÍSLO ZAKÁZKY   | 15-013-A-DUR |
| KOORDINACE PROJEKTU:           |  | PK OSSENDORF s.r.o.<br>Tomelova 550/1, 602 00 Brno<br>tel.: +420 543 516 526, www.pk-osendorf.cz   |  | PK OSSENDORF s.r.o.<br>PRŮJEMNÁ KANCELÁŘ DOPRAVOPROJEKTU<br> |              |
| HLAVNÍ INŽENÝR PROJEKTU        | ING. VLASTISLAV NOVÁK, Ph.D.   |  |  |   |              |
| KOORDINACE PROJEKTU            | ING. VÍT TACHOVSKÝ   |  |  | ČÍSLO ZAKÁZKY   | 2014 198     |
| VEDOUcí PROJEKTANT             | ING. VÍT TACHOVSKÝ   | PK OSSENDORF s.r.o.<br>PRŮJEMNÁ KANCELÁŘ DOPRAVOPROJEKTU<br>tel. 543 516 526    info@pk-osendorf.cz<br>www.pk-osendorf.cz    www.osendorf.cz |  |   |              |
| ZODPOVĚDNÝ PROJEKTANT          | ING. PETR LOSKOT   |  |  |   |              |
| VÝKRAJČOVÁNÍ                   | ING. PETR LOSKOT   |  |  |   |              |
| KRESLIL                        | -  |  |  |   |              |
| KONTROLOVÁNÍ                   | ING. JIŘÍ RÁČEK  |  |  |   |              |
| KRAJÍ (JHODNOTAVÉ)             | KATASTRÁLNÍ ÚZEMÍ: MIKULOV NA MORAVĚ   |  |  |   |              |
| STAVBA:                        | <b>RYCHLOSTNÍ SILNICE R52</b><br><b>STAVBA 5206 PERNÁ - ST. HRANICE ČRAKOUSKO</b><br><b>ÚSEK KM 34,50 - 38,445</b> |  | DATUM<br>10/1/2015<br>FORMÁT<br>B4<br>MĚŘITKO<br>1:2000<br>ÚČEL<br>DUR<br>ČÍSLO ZAKÁZKY<br>2014 198<br>ARCHIVNÍ ČÍSLO<br>- |   |              |
| ČÁST PD:                       | C - SITUAČNÍ VÝKRES  |  |  |   |              |
| PŘÍLOHA:                       | <b>KOORDINAČNÍ SITUACE, KM 36.850-38.445</b>   |  | ČÍSLO PÁRE<br>ČÍSLO PŘÍLOHY<br><b>C.3.2</b>  |   |              |