

## RYCHLOSTNÍ SILNICE R43 V ÚSEKU KUŘIM – SVITÁVKA

OZNÁMENÍ DLE § 6 ZÁKONA Č. 100/2001 SB. O POSUZOVÁNÍ VLIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ



Projektová kancelář  
pro dopravní a inženýrské stavby  
Kabátníkova 5, 602 00 Brno



Ředitelství silnic a dálnic ČR

LEDEN 2006

PARÉ:

## OBSAH:

<b>ÚVOD.....</b>	<b>5</b>
<b>A. ÚDAJE O OZNAMOVATELI.....</b>	<b>7</b>
<b>B. ÚDAJE O ZÁMĚRU.....</b>	<b>7</b>
<b>B.I. Základní údaje.....</b>	<b>7</b>
<b>B.II. Údaje o vstupech.....</b>	<b>13</b>
B.II.1. Půda.....	13
B.II.2. Odběr a spotřeba vody.....	14
B.II.3. Ostatní surovinové a energetické zdroje.....	15
B.II.4. Nároky na dopravní a jinou infrastrukturu.....	16
<b>B.III. Údaje o výstupech.....</b>	<b>18</b>
B.III.1. Ovzduší.....	18
B.III.2. Odpadní vody.....	20
B.III.3. Odpady.....	21
B.III.4. Hluk, vibrace.....	23
B.III.5. Záření radioaktivní, elektromagnetické.....	24
B.III.6. Rizika havárií.....	24
<b>C. ÚDAJE O STAVU ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ V DOTČENÉM ÚZEMÍ.....</b>	<b>25</b>
<b>C.I. Výčet nejzávažnějších environmentálních     charakteristik dotčeného území.....</b>	<b>25</b>
C.I.1. Územní systém ekologické stability krajiny.....	25
C.I.2. Zvláště chráněná území.....	30
C.I.3. Natura 2000.....	32
C.I.4. Přírodní parky.....	34
C.I.5. Významné krajinné prvky.....	35
C.I.6. Území historického, kulturního, nebo archeologického významu.....	36
C.I.7. Území hustě zalidněná a nad míru zatěžovaná.....	36
<b>C.II. Stručná charakteristika stavu složek životního     prostředí v dotčeném území.....</b>	<b>37</b>
C.II.1. Ovzduší a klima.....	37
C.II.2. Voda.....	38
C.II.3. Půda.....	40
C.II.4. Horninové prostředí a přírodní zdroje.....	42
C.II.5. Fauna, flóra a ekosystémy.....	43
C.II.6. Krajina.....	46
C.II.7. Obyvatelstvo.....	47
C.II.8. Hmotný majetek a kulturní památky.....	51

<b>D. ÚDAJE O VLIVU ZÁMĚRU NA VEŘEJNÉ ZDRAVÍ A NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ.....</b>	<b>52</b>
<b>D.I. Charakteristika možných vlivů a odhad jejich velikosti,     složitosti a významnosti.....</b>	<b>52</b>
D.I.1. Vlivy na obyvatelstvo, včetně sociálně ekonomických vlivů.....	52
D.I.2. Vlivy na ovzduší a klima.....	54
D.I.3. Vlivy na hlukovou situaci.....	58
D.I.4. Vlivy na povrchové a podzemní vody.....	60
D.I.5. Vlivy na půdu.....	63
D.I.6. Vlivy na horninové prostředí a přírodní zdroje.....	64
D.I.7. Vlivy na faunu, flóru a ekosystémy.....	65
D.I.8. Vlivy na krajinu.....	66
D.I.9. Vlivy na hmotný majetek a kulturní památky.....	67
D.I.10 Vlivy na environmentální charakteristiky.....	67
<b>D.II. Rozsah vlivů vzhledem k zasaženému území a populaci.....</b>	<b>71</b>
<b>D.III. Údaje o možných významných nepříznivých vlivech     přesahujících státní hranice.....</b>	<b>72</b>
<b>D.IV. Opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě     kompenzaci nepříznivých vlivů.....</b>	<b>72</b>
<b>D.V. Charakteristika nedostatků ve znalostech a     neurčitostí, které se vyskytly při specifikaci vlivů.....</b>	<b>74</b>
<b>E. POROVNÁNÍ VARIANT ŘEŠENÍ ZÁMĚRU.....</b>	<b>75</b>
<b>F. DOPLŇUJÍCÍ ÚDAJE.....</b>	<b>76</b>
<b>G. VŠEOBECNĚ SROZUMITELNÉ SHRnutí NETECHNICKÉHO CHARAKTERU.....</b>	<b>78</b>
<b>H. PŘÍLOHA (vyjádření stavebních úřadů).....</b>	<b>81</b>
<b>Literatura.....</b>	<b>84</b>
<b>Seznam specialistů podílejících se na zpracování Oznámení EIA.....</b>	<b>85</b>

## TEXTOVÉ PŘÍLOHY

---

**Příloha 1:** Stanovisko orgánu ochrany přírody z hlediska § 45i zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny

## GRAFICKÉ PŘÍLOHY:

---

**Grafická příloha 1:** Přehledná situace – 1:60 000

**Grafická příloha 2:** Environmentální charakteristiky – 1:15 000

### HLUKOVÁ SITUACE

---

**Grafická příloha 3:** Hlukové zatížení území – bez protihlukových opatření – výhledový rok 2035 – denní doba – *varianta Nulová*

**Grafická příloha 4:** Hlukové zatížení území – bez protihlukových opatření – výhledový rok 2035 – noční doba – *varianta Nulová*

**Grafická příloha 5:** Hlukové zatížení území – bez protihlukových opatření – výhledový rok 2035 – denní doba – *varianta Aktivní*

**Grafická příloha 6:** Hlukové zatížení území – bez protihlukových opatření – výhledový rok 2035 – noční doba – *varianta Aktivní*

### IMISNÍ ZATÍŽENÍ

---

**Grafická příloha 7:** Imisní zatížení území – průměrné roční imisní koncentrace NO<sub>2</sub> – výhledový rok 2035 – *varianta Nulová*

**Grafická příloha 8:** Imisní zatížení území – maximální hodinové imisní koncentrace NO<sub>2</sub> – výhledový rok 2035 – *varianta Nulová*

**Grafická příloha 9:** Imisní zatížení území – průměrné roční imisní koncentrace NO<sub>2</sub> – výhledový rok 2035 – *varianta Aktivní*

**Grafická příloha 10:** Imisní zatížení území – maximální hodinové imisní koncentrace NO<sub>2</sub> – výhledový rok 2035 – *varianta Aktivní*

## ÚVOD

Předložené oznámení záměru dle § 6 zákona č.100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí (rozsah dle přílohy 3 zákona) – dále jen Oznámení EIA – je zpracováno pro záměr „*Rychlostní silnice R43 v úseku Kuřim – Svitávka*“.

Rychlostní silnice R43 je pro daný úsek posuzována v jediné aktivní variantě (*varianta Aktivní*), která je stabilizovaná v územně plánovacích dokumentacích všech úrovní.

Dopravní řešení hlavní trasy rychlostní silnice R43 vychází ze srovnávací studie (Transconsult, 1994) a je optimalizováno v rámci investičních záměrů (HBH Projekt, 2002). Přeložka silnice II/385 (severní obchvat Kuřimi) je převzata z dokumentace pro územní rozhodnutí (Dopravoprojekt, 2000) a MÚK Kuřim, včetně navazujících silničních úseků byla nově vyřešena v rámci vyhledávací studie (HBH Projekt, 2005).

Historie trasování rychlostní silnice R43 v koridoru mezi Moravskou Třebovou a Brnem má poměrně specifický vývoj. První projekční práce byly zahájeny již v 30. letech 20. století a počátkem 40. let byla celá trasa rozestavěna. Úsek byl součástí německé exteritoriální dálnice, která měla spojoval dnešní polskou Vratislav a rakouskou Vídeň. Na českém území byla dálnice vedena po trase Králíky – Červená Voda – Moravská Třebová – Jevíčko – Boskovice – Brno – Troubsko – Rajhrad – Pohořelice – Mikulov. Stavba však byla v roce 1942 vlivem válečných událostí zastavena a v krajině tak zůstalo rozestavěné těleso, na kterém byla provedena značná část zemních prací a realizovány některé objekty (mosty, mostní pilíře, propustky). V poválečném období nebyl dopravní směr sever – jih prioritní a tak k obnovení stavební činnosti nikdy nedošlo. Pro rozestavěný koridor se vžilo obecné označení „Německá dálnice“, „Hitlerova dálnice“, či „Stará dálnice“<sup>1</sup>.

Opuštěné těleso, které bylo územně hájeno zůstalo ve velké části nevyužito a postupně podléhalo samovolné sukcesi. Došlo zde tak k ojedinělému jevu, kdy uprostřed intenzivně využívané krajiny vznikly přírodně cenné lokality vázané na nově vznikající biotopy. Postupně zde byly vyhlášeny některé lokality v kategorii zvláště chráněná území, či registrovány jako významné krajinné prvky. Trasa *Staré dálnice* také představuje v podstatě ideální biokoridor a jako taková se stala součástí místního systému ekologické stability (lokální ÚSES) v územních plánech obcí především na území okresu Blansko.

V 50. – 80. letech 20. století zůstává trasa respektována ve vznikajících strategických dokumentech a státních dopravních koncepcích. K obnovení projekční přípravy kapacitní komunikace ve směru sever-jih pak došlo až na počátku 90. let (Dopravoprojekt Brno).

V roce 1994 zpracovala firma Transconsult srovnávací studii *Rychlostní komunikace R43, Kuřim – Sebranice*, kde byly porovnány 4 varianty vedení rychlostní silnice v daném úseku. V závěrech této studie byla k dalšímu sledování a realizaci doporučena varianta 2, tedy vedení rychlostní silnice R43 ve stopě *Staré dálnice*, s dílčími úpravami. Na tuto studii navázala v roce 2002 firma HBH Projekt, která zpracovala pro úseky Kuřim – Černá Hora a Černá Hora – Kuřim investiční záměry.

Posuzovaný záměr navazuje na předcházející úsek rychlostní silnice R43 (Troubsko – Kuřim), pro který byla v roce 2000 dokončena dokumentace pro územní rozhodnutí (DÚR). Trasa je v úseku Troubsko – Kuřim vedena v souladu s územním plánem města Brna ve stopě

<sup>1</sup> V Oznámení EIA je pro těleso rozestavěné ve 40. letech 20. století používáno označení *Stará dálnice*.

*Staré dálnice.* Počátkem roku 2001 byl pro tento úsek zahájen proces EIA, který však do dnešního dne nebyl ukončen.<sup>2</sup>

V říjnu 2005 zpracovala firma HBH Projekt spol. s r.o. *Vyhledávací studii rychlostní silnice R43 v úseku Moravské Knínice – Malhostovice*, jejímž výsledkem byla optimalizace vedení hlavní trasy v uvedeném úseku a minimalizace počtu mimoúrovňových křížení<sup>3</sup>. Nové dopravní řešení redukuje původní tři navržené mimoúrovňové křižovatky na jedinou – MÚK Kuřim, při zachování napojení rychlostní silnice R43 na síť silnic II. třídy v zájmovém území.

Nově řešená MÚK Kuřim současně umožňuje etapovitou výstavbu rychlostní silnice R43 jak z jihu, tak i ze severu, a tedy i realizaci úseku Kuřim – Svitávka bez vazby na vývoj situace kolem úseku R43 Troubsko – Kuřim. Napojení obou úseků R43 na stávající silnici I/43 u Kuřimi je řešeno přeložkou silnice II/385 (severní obchvat Kuřimi).

Oznámení EIA bylo zpracováno v Ateliéru ekologie firmy HBH Projekt spol. s r.o., ve spolupráci s externími specialisty z firmy ENVIROAD s.r.o. (Ing. Kryl – hluková studie, Ing. Tovaryš – rozptylová studie).

---

<sup>2</sup> V současné době se zvažuje v rámci procesu EIA pro úsek Troubsko – Kuřim posouzení varianty vedené Boskovickou brázdou. Pokud by byla vybrána trasa Boskovickou brázdou, je technicky ověřena možnost pokračování hlavní trasy R43 (úsek Kuřim – Svitávka) do tohoto koridoru.

<sup>3</sup> Řešení navržené v dokumentaci pro územní rozhodnutí (Dopravoprojekt, 2000), předpokládá v tomto úseku na trase R43 tři mimoúrovňové křižovatky, a to se silnicí II/386 (Kuřim – Veverská Bítýška), II/385 (Kuřim – Tišnov) a se severním obchvatem Kuřimi, v těsné blízkosti. Takto umístěné křižovatky jsou však v rozporu s novelizovanou ČSN 73 6101, protože jejich situování nerespektuje požadavek na minimální vzájemnou vzdálenost.

## A. ÚDAJE O OZNAMOVATELI

- 1. Oznamovatel:** Ředitelství silnic a dálnic ČR  
**2. IČ:** 65993390  
**3. Sídlo:** Na Pankráci 56, 145 05 Praha 4  
**4. Jméno, příjmení a telefon oprávněného zástupce oznamovatele:**  
Ing. Jiří Procházka tel.: + 420 549 133 424  
Mgr. Natálie Thonová tel.: + 420 549 133 743

## B. ÚDAJE O ZÁMĚRU

### B.I. ZÁKLADNÍ ÚDAJE

- 1. Název záměru:** Rychlostní silnice R43 v úseku Kuřim – Svitávka<sup>4</sup>  
**2. Rozsah záměru:** – novostavba rychlostní čtyřpruhové silnice se středním dělicím pásem v délce **20,800 km** (km 18,200 – 39,000)<sup>5</sup>, šířkové uspořádání odpovídající kategorii **R 25,5/100**<sup>6</sup>,  
– přeložka silnice II/385 vedená v severním obchvatu Kuřimi v délce cca 5,900 km, šířkové uspořádání v kategorii S 11,5/80  
– MÚK Kuřim, MÚK Kuřim-východ a MÚK Černá hora  
– přivaděč Černá Hora v délce cca 1,200 km, šířkové uspořádání v kategorii S 11,5/80, s okružní křižovatkou  
– vyvolané přeložky silnic nižších tříd, polních cest a inženýrských sítí  
**3. Umístění záměru:** kraj: Jihomoravský  
obec: Bořitov, Býkovice, Čebín, Černá Hora, Drásov, Drnovice, Hluboké Dvory, Kuřim, Lipůvka, Lubě, Lysice, Malá Lhota, Malhostovice, Moravské Knínice, Sebranice, Skalička, Voděrady, Všechovice, Žernovník  
katastrální území: Bořitov, Býkovice, Čebín, Černá Hora, Drásov, Drnovice, Hluboké Dvory, Kuřim, Lipůvka, Lubě, Lysice, Malá Lhota, Malhostovice, Moravské Knínice, Sebranice u Boskovic, Skalička u Tišnova, Voděrady u Kunštátu, Všechovice u Tišnova, Žernovník u Černé Hory

<sup>4</sup> V průběhu zpracování Oznámení EIA došlo k formální změně názvu záměru, aniž by však došlo ke změně rozsahu. Původní název: Rychlostní silnice R43 v úseku Kuřim – Sebranice.

<sup>5</sup> Staničení je aktualizováno dle směrových úprav předcházejícího úseku R43 v rámci Vyhledávací studie rychlostní silnice R43 v úseku Moravské Knínice – Malhostovice, HBH Projekt, říjen 2005.

<sup>6</sup> V IZ (investiční záměr) je posuzovaný záměr veden jako rychlostní silnice v kategorii R 24,5/100. Vzhledem k tomu, že v říjnu 2004 byla novelizována technická norma pro projektování silnic a dálnic (ČSN 73 6101), ve které je kategorizace rychlostních silnic upravena na R 25,5/100, bylo po dohodě s investorem rozhodnuto, že v předkládaném Oznámení EIA bude posuzována rychlostní silnice v kategorii R 25,5/100.

#### **4. Charakter záměru a možnost kumulace s jinými záměry:**

Svým rozsahem a budoucím využitím se jedná o zásadní liniovou novostavbu nadregionálního významu. Její realizace bude navazovat na ostatní stavby v rámci celé trasy rychlostní silnice R43 od Moravské Třebové do Brna.

Možnosti kumulace záměru s jinými záměry v území je nutné posuzovat zejména ze dvou pohledů:

- a) Kumulace s existujícími stavbami v době realizace a provozu.
- b) Kumulace s plánovanými záměry.

##### *a) Kumulace s již existujícími záměry v době realizace a provozu.*

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

##### *b) Kumulace s plánovanými záměry.*

- Významné záměry, se kterými by mohlo docházet ke kumulaci negativních vlivů na životní prostředí nejsou v posuzovaném území sledovány.
- Výsledné zatížení území negativními vlivy z dopravy bude až po dokončení celého plánovaného tahu R43 mezi Starým Městem a dálnicí D1.

#### **5. Zdůvodnění potřeby záměru a jeho umístění, včetně přehledu zvažovaných variant a hlavních důvodů (i z hlediska životního prostředí) pro jejich výběr, resp. odmítnutí:**

##### *Zdůvodnění potřeby záměru a jeho umístění*

---

Dle koncepce rozvoje výstavby dálnic a rychlostních silnic ČR je nutno propojit paralelně vedené tahy dálnice D1 Praha – Brno a rychlostní silnice R35 Hradec Králové – Olomouc důležitou dopravní příčkou, vedenou v severojižním směru od křižovatky s dálnicí D1 u Brna po připojení na rychlostní silnici R35 u Moravské Třebové. Tato komunikace je vedena jako rychlostní silnice s označením R43. Absence kvalitního dopravního propojení dálnic D1, D2 a rychlostní silnice R52 severním směrem s rychlostní silnicí R35 způsobuje kromě mnoha jiných problémů zejména přetížení stávající silnice I/43 a dopravních tras procházejících městem Brnem.

Usnesením vlády č. 392 ze dne 31. října 2000 byla schválena Změna č. 2 územního plánu velkého územního celku Brněnské sídelní regionální aglomerace. V grafické příloze její závazné části je uvedena rychlostní silnice R43 od křižovatky s dálnicí D1 u Troubska v trase Bystrc – Kuřim – Černá Hora – Sebranice s uvažovaným pokračováním v ose Jevíčko – Městečko Trnávka – Moravská Třebová a s připojením na výhledovou trasu rychlostní silnice R35 u Starého Města. Současně je naznačeno její pokračování v ose Troubsko – Rajhrad s připojením na R52 ve směru na Pohořelice. Rychlostní silnice R43 a R52 jsou dle platného vládního usnesení č.741 z roku 1999 zařazeny do doplňkové sítě TEN<sup>7</sup>.

---

<sup>7</sup> Evropskou integraci dochází k posílení dálkových přepravních vztahů především v relacích sever – jih, které budou realizovány prostřednictvím dopravní infrastruktury TEN, (Trans-European Transport Network), jejíž nosná síť, na území České republiky, tvořená větví B VI. multimodálního koridoru Gdaňsk – Varšava – Katovice – Ostrava – Brno – hranice s Rakouskem a IV. multimodálním koridorem Berlín – Praha – Brno – Budapešť – Istanbul, se kříží v blízkosti města Brna.



*Stručný přehled posuzovaných variant*

Posuzována byla **jediná VARIANTA AKTIVNÍ** (rychlostní silnice R43) a k ní pro rámcové porovnání **VARIANTA NULOVÁ** (zachování stávajícího stavu silniční sítě).

**varianta Nulová** – stávající silnice I/43, kategorie S 9,5/80.

**varianta Aktivní** – novostavba čtyřpruhové rychlostní silnice R43, kategorie R 25,5/100, součástí stavby jsou tři mimoúrovňové křižovatky – MÚK Kuřim, MÚK Kuřim-východ a MÚK Černá Hora, přeložka silnice II/385 vedená severním obchvatem Kuřimi, přivaděč Černá Hora s okružní křižovatkou a nutné přeložky silnic nižších tříd a polních cest.

**Obrázek B.1: Umístění posuzovaného záměru**



### Důvody pro přijetí případně odmítnutí

#### varianta Nulová

##### Pro

- žádné nové zásahy do cenných segmentů krajiny chráněných dle zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny
- zachování stávajícího rázu krajiny v území
- žádné nové zábory půdy

##### Proti

- vysoké intenzity dopravy na stávající nevyhovující dopravní síti
  - neustálé zhoršování hlukového a imisního zatížení území vede k negativnímu ovlivňování zdraví, psychiky a celkového života obyvatel v průtazích sídly (Lipůvka, Lažany, Milonice a Závist)
  - s rostoucím provozem roste i riziko havárií se všemi negativními dopady (ohrožení lidských životů, znečištění recipientů a půdy v okolí komunikace, atd.)

#### varianta Aktivní

##### Pro

- výrazné snížení intenzit dopravy na stávající silnici I/43
  - snížení negativního vlivu na veřejné zdraví v obcích kolem stávající silnice I/43 (Lipůvka, Lažany, Milonice a Závist)
- pozitivní vliv na socioekonomickou situaci obyvatelstva v regionu (zlepšení dostupnosti a prostupnosti území, nabídka pracovních příležitostí v době výstavby, ale také v době existence rychlostní silnice)
- vybudování účinného systému odvodnění silnice

##### Proti

- negativní dopad na sídla Drásov, Malhostovice, Skalička, Malá Lhota a Černá Hora
- negativní vlivy na faunu, flóru a ekosystémy v období výstavby a provozu
- zásahy do cenných segmentů krajiny chráněných dle zákona č. 114/1992 Sb. (významné krajinné prvky, skladebné části ÚSES, zvláště chráněné území)

## **6. Stručný popis technického a technologického řešení záměru:**

#### varianta Nulová

Stávající silnice I/43 kategorie S 9,5/80. Počátek, km 0,000 (pomocné staničení použité pro toto Oznámení EIA, pro přehlednost při popisu a pro porovnání variant), je umístěn v MÚK Kuřim-východ. Zakončení v km 20,950 je situováno do místa provizorního připojení posuzovaného úseku rychlostní silnice R43 na stávající silnici I/43 u Sebranic.

#### varianta Aktivní

Vedení rychlostní silnice R43 v posuzovaném úseku Kuřim – Černá Hora – Svitávka využívá převážně trasu tzv. *Staré dálnice*, rozestavěnou ve 40. letech 20. století.

Hlavní trasa R43 navazuje na předchozí úsek, *R43 Troubsko – Kuřim*, v km 18,200, v prostoru MÚK Kuřim.

MÚK Kuřim, mimoúrovňová křižovatka R43 s přeloženou silnicí II/385 (severní obchvat Kuřimi), je situována v km 18,100 na k.ú. Moravské Knínice a Čebín. Pro umístění složité dvouúrovňové útvárové křižovatky s převážně direktními větvemi je využito ploch orné půdy mezi stávající tratí ČD, opuštěným tělesem bývalé Tišnovky a stávající silnicí III/38529, tj. jihovýchodně od kopce Čebínka. V tomto Oznámení EIA je posuzována pouze ta část

MÚK Kuřim, která bude využívána při etapovité výstavbě, pokud bude úsek Kuřim – Svitávka zprovozněn nezávisle na úseku Troubsko – Kuřim.

Severní obchvat Kuřimi (přeložka silnice II/385) je navržen jako dvoupruhová komunikace v kategorii S 11,5/80. Jeho počátek je umístěn do napojení na stávající silnici I/43 v MÚK Kuřim-východ, při hranici k.ú. Kuřim a k.ú. Lipůvka.

MÚK Kuřim-východ je trubkovitá mimoúrovňová křižovatka na stávající silnici I/43 s přeložkou silnice II/385.

Přeložka silnice II/385 je dále vedena při severním okraji k.ú. Kuřim, podél masivu Zlobice, západním směrem. V km 2,729 bude umístěn most přes polní cestu a Luční potok, v km 4,083, na hranici k.ú. Moravské Knínice je navržen ekodukt pro převedení regionálního biokoridoru RBK 1466<sup>8</sup>. Dále přeložka podchází hlavní trasu rychlostní silnice R43 (MÚK Kuřim), před obcí Čebín úrovně kříží přeložku silnice III/38529 a v km 5,907 se připojuje na stávající silnici II/385.

Hlavní trasa rychlostní silnice R43 pokračuje přes k.ú. Čebín ve stopě *Staré dálnice*. Na hranici k.ú. Malhostovice a k.ú. Drásov těsně míjí přírodní památky Drásovský kopeček a Malhostovická pecka (evropsky významné lokality soustavy Natura 2000). V km 19,258 podchází přeložku silnice III/38529 a na náspu, až 8 m vysokém, je vedena mezi obcemi Drásov a Malhostovice, kde v km 19,950 přechází přes silnici II/379. V km 20,364 přechází přes vodní tok Lubě a pokračuje přes k.ú. Drásov na k.ú. Všehovice u Tišnova. Na hranici těchto katastrů bude přeložena silnice III/37913 v celkové délce 1,042 km.

Na k.ú. Všehovice u Tišnova přechází postupně na mostních objektech přeložku silnice III/37914 (km 22,532), Uninský potok (km 22,676) a na hranici s k.ú. Hluboké dvory vodní tok Skalička (km 23,850). V km 23,850 záměr těsně zasahuje do k.ú. Skalička u Tišnova.

V úseku mezi km 23,000 – 26,000 trasa rychlostní silnice R43 stoupá z Tišnovské kotliny do výše položené Žernovické hrástě.

Na k.ú. Hluboké Dvory je v km 25,191 umístěn most na přeložce polní cesty. Na rozhraní k.ú. Hluboké Dvory a k.ú. Lubě přechází rychlostní silnice R43 přes hluboce zaříznutá údolí vodního toku Lubě a jeho pravostranného přítoku. Budou zde umístěny dvě estakády, estakáda přes údolí bezejmenného vodního toku v km 25,865 o délce 278 m a estakáda přes údolí vodního toku Lubě v km 26,345 o celkové délce 278 m. Zde se na levém svahu údolí nachází přírodní památka Krkatá bába, nad kterou prochází těleso rychlostní silnice na estakádě a při horní hraně svahu do přírodní památky zasahuje.<sup>9</sup>

Na k.ú. Malá Lhota přechází nad přeložkou polní cesty v km 27,287 a v km 28,000 těsně míjí zástavbu obce Malá Lhota.

Na k.ú. Žernovík u Černé Hory bude trasa R43 postupně přecházet přeložku silnice III/37715 v km 28,627, podcházet most na polní cestě v km 29,181 a na vysokém náspu bude vedena přes silnici II/377 v km 30,121 a přes potok Býkovka v km 30,292, který tvoří hranici s k.ú. Černá Hora.

V úseku mezi km 30,000 – 32,000 trasa rychlostní silnice R43 klesá z Žernovické hrástě do Malé Hané.

---

<sup>8</sup> Další ekodukt je navržen v km 17,300 hlavní trasy R43, tak aby regionální biokoridor RBK 1466 spojující regionální biocentra Zlobice a Podkomorské lesy, mohl být převeden přes tento systém komunikací.

<sup>9</sup> V roce 2002 byla zpracována vyhledávací studie *Návrh trasy silnice R43 v prostoru přírodní památky Krkatá bába* (HBH Projekt spol. s r.o.), která variantně řešila střet s přírodní památkou. Po posouzení navržených řešení a jejich vlivu na obce Hluboké Dvory, Lubě a na předmět ochrany přírodní památky bylo Odborem územního plánování a stavebního řádu v součinnosti s Odborem životního prostředí Krajského úřadu Jihomoravského kraje rozhodnuto o zachování trasy R43 v původní stopě.

V km 30,500 trasa rychlostní silnice R43 opouští těleso *Staré dálnice*, aby nedošlo ke kolizi s přírodní památkou Čtvrtky za Bořím a přibližuje se zástavbě obce Černá Hora. V km 31,000 je umístěn most přes silnici III/37720, dále v km 31,373 most přes levostranný přítok Býkovky a v km 31,895 je most přes rampu MÚK Černá Hora.

MÚK Černá Hora je trubkovitá mimoúrovňová křižovatka na R43 s přivaděčem Černá Hora. Tento přivaděč o celkové délce cca 1,200 km je připojen na stávající dopravní síť okružní křižovatkou, do které se napojuje upravená silnice I/43, silnice II/376 ve směru na Lysice a silnice III/37722 ve směru na Bořitov.

Hlavní trasa rychlostní silnice R43 po té přechází přes Žerůtský potok v km 32,800 a na k.ú. Lysice se vrací do stopy *Staré dálnice*. V km 33,725 podchází pod přeložkou silnice II/376, v km 34,700 přechází přes Lysický potok a v km 35,400 podchází pod mostem na přeložce silnice III/3767. Na k.ú. Drnovice přechází trasa rychlostní silnice v km 36,377 přes potok Úmoří a v km 36,661 přes přeložku silnice III/3764. Na k.ú. Voděrady u Kunštátu podchází trasa rychlostní silnice v km 37,780 pod přeložkou silnice III/3765.

Na k.ú. Sebranice u Boskovic přechází trasa přes potok Výпустek v km 38,345 a v km 39,000 je posuzovaný záměr ukončen a provizorně napojen na stávající silnici I/43<sup>10</sup>.

#### Rozsah stavby:

- rychlostní silnice R43 v celkové délce 20,800 km
- MÚK Kuřim – dvouúrovňová útvarová křižovatka s přeložkou silnice II/385 (severní obchvat Kuřimi) s převážně direktními větvemi
- MÚK Kuřim-východ – trubkovitá křižovatka se silnicí I/43
- MÚK Černá Hora – trubkovitá křižovatka s přivaděčem Černá Hora
- přeložka silnice II/385 vedená v severním obchvatu Kuřimi v délce 5,900 km
- přivaděč Černá Hora s okružní křižovatkou v délce 1,200 km
- objekty související s rychlostní silnicí a mimoúrovňovými křižovatkami
- vyvolané přeložky silnic nižších tříd a polních cest

#### Šířkové uspořádání:

- rychlostní silnice R43 kategorie R 25,5/100
- větve MÚK – šířka 7,50 m nebo 9,00 m
- přeložka silnice II/385 (severní obchvat Kuřimi) a přivaděč Černá Hora kategorie S 11,5/80
- přeložky silnic III. třídy v kategorii S 7,5/60
- přeložky polních a lesních cest v kategorii P 6/40

#### **7. Předpokládaný termín zahájení realizace záměru a jeho dokončení:**

- zahájení: 2010
- dokončení: 2013

#### **8. Výčet dotčených územně samosprávných celků:**

- Jihomoravský kraj
- Bořitov, Býkovice, Čebín, Černá Hora, Drásov, Drnovice, Hluboké Dvory, Kuřim, Lipůvka, Lubě, Lysice, Malá Lhota, Malhostovice, Moravské Knínice, Sebranice, Skalička, Voděrady, Všechnovice, Žernovník

---

<sup>10</sup> V současnosti zpracovává firma HBH Projekt spol. s r.o. technickou studii *Rychlostní silnice R43 v úseku Svitávka – hranice Jihomoravského kraje*, v rámci které je nově řešeno dopravní napojení rychlostní silnice R43 na stávající silnici I/43, plánovanou přeložku silnice I/19 a síť silnic nižších tříd v oblasti Sebranice – Svitávka – Skalice nad Svitavou (MÚK Svitávka a MÚK Skalice nad Svitavou). Toto řešení bude po projednání s dotčenými úřady a samosprávou posouzeno v rámci procesu EIA na navazující úsek rychlostní silnice R43, případně bude zpracováno a posouzeno v Dokumentaci EIA pro posuzovaný záměr.

## B.II. ÚDAJE O VSTUPECH

### B.II.1. PŮDA

Posuzovaný záměr bude veden v převážné míře přes pozemky zemědělského půdního fondu (ZPF) a částečně i po pozemcích určených k plnění funkce lesa (PUPFL).

Celkový trvalý zábor posuzovaného záměru byl rámcově spočítán, na základě dostupných mapových podkladů, ve výši 165,46 ha (ZPF+PUPFL). Tento zábor ovšem nezohledňuje specifickou situaci, kdy velká část hlavní trasy R43 byla již dříve rozestavěna a pro většinu pozemků již bylo vyřízeno vynětí ze ZPF a PUPFL. Lze tedy tvrdit, že celkový zábor pozemků ZPF a PUPFL bude nižší, ale v současné době nebyly zpracovateli Oznámení EIA k dispozici přesnější podkladové materiály – výpisy z katastru nemovitostí a zejména detailnější projektová dokumentace. Přesný rozsah záboru bude specifikován až v dokumentaci pro územní rozhodnutí.

#### ZÁBOR ZEMĚDĚLSKÉHO PŮDNÍHO FONDU (ZPF):

Aby bylo možné posoudit závažnost záboru zemědělské půdy u *varianty Aktivní*, bylo použito rozdělení zemědělské půdy na základě bonitovaných půdně ekologických jednotek (BPEJ) do tříd ochrany zemědělské půdy. Tyto třídy ochrany zemědělské půdy vymezuje metodický pokyn Odboru ochrany lesa a půdy MŽP č.j. OOLP/1067/96 z 1. 10. 1996, platný dnem 1. ledna 1997. Dle tohoto rozdělení jsou pro zemědělskou výrobu nejcennější půdy v I. a II. třídě ochrany (popis viz kapitola C.II.3.). Předběžný odhad záboru půdy v těchto třídách je uveden v následující tabulce.

**Tabulka B.1: Předběžný odhad záboru zemědělského půdního fondu**

katastrální území	celkový zábor ZPF (ha)	zábor v I. a II. třídě ochrany	
		ha	%
Bořítov	18,31	16,48	90,0
Býkovice	0,51	0,51	100,0
Čebín	22,78	10,82	47,5
Černá Hora	3,91	1,40	35,9
Drásov	10,95	10,95	100,0
Drnovice	7,62	7,62	100,0
Hluboké Dvory	11,62	0,02	0,1
Kuřim	24,96	23,26	93,6
Lipůvka	0,72	0,72	100,0
Lubě	2,10	2,02	96,3
Lysice	15,17	13,81	91,0
Malá Lhota	3,19	0,62	19,5
Malhostovice	3,00	2,72	90,5
Moravské Knínice	3,21	0,00	0,0
Sebranice u Boskovic	5,53	5,14	93,0
Skalička u Tišnova	0,08	0,00	0,0
Voděraďy u Kunštátu	2,69	2,20	81,6
Všechovice u Tišnova	10,24	6,37	62,2
Žernovnick u Černé Hory	3,10	2,09	67,4
<b>celkem</b>	<b>149,71</b>	<b>106,85</b>	<b>71,4</b>

### ZÁBOR POZEMKŮ URČENÝCH K PLNĚNÍ FUNKCE LESA (PUPFL):

Posuzovaný záměr bude zabírat i pozemky určené k plnění funkce lesa (zákon o lesích č. 289/1995 Sb., § 3 odst.1a) – PUPFL.

**Tabulka B.2:** Předběžný odhad záboru pozemků určených k plnění funkcí lesa

<i>katastrální území</i>	<i>celkový zábor PUPFL (ha)</i>
Bořitov	0,01
Býkovice	0,00
Čebín	0,00
Černá Hora	1,39
Drásov	0,00
Drnovice	0,00
Hluboké Dvory	1,86
Kuřim	0,44
Lipůvka	0,00
Lubě	1,90
Lysice	0,00
Malá Lhota	2,77
Malhostovice	0,00
Moravské Knínice	0,00
Sebranice u Boskovic	0,00
Skalička u Tišnova	0,00
Voděrady u Kunštátu	0,00
Všechovice u Tišnova	0,00
Žernovník u Černé Hory	7,37
<b>celkem</b>	<b>15,75</b>

### **B.II.2. ODBĚR A SPOTŘEBA VODY**

Navrhovaná dopravní stavba neznamená v období výstavby ani provozu významnější zatížení životního prostředí odběrem vody. V období výstavby se bude jednat prakticky výhradně o vodu pro sociální část zařízení staveniště a o vodu pro stavební technologie.

- pitná voda pro sociální část zařízení staveniště bude odebírána z veřejných vodovodů v množství, které je z kapacitního hlediska nevýznamné.
- technologická voda, například pro výrobu betonových směsí nebo pro výstavbu zemních konstrukcí rovněž nebude pro dotčenou oblast kapacitně významná.

### **B.II.3. OSTATNÍ SUROVINOVÉ A ENERGETICKÉ ZDROJE**

#### **ELEKTRICKÁ ENERGIE**

##### Období výstavby

K odběru elektrické energie na staveništi budou zřizovány přípojky vzdušného vedení NN závěsnými kabely, vycházející ze stávající distribuční sítě VVN, doplněné transformátory v místech odběru elektrické energie. Předpokládaný příkon pro zařízení staveniště mostních objektů je do 50 kW, v případě hlavního stavebního dvora se uvažuje s příkonem do 200 kW.

Skutečná spotřeba elektrické energie bude stanovena po výběru dodavatele stavby na základě použitých mechanismů a technologií.

##### Období provozu

S výjimkou napájení systému S.O.S. a zásuvkových skříní pro napojení mobilního výstražného zařízení u přejezdů středního dělicího pruhu střídavým napětím 220 a 380V nevyžaduje provoz rychlostní silnice žádné energetické medium. Napájecí kabely budou vedeny ve středním dělicím pruhu rychlostní silnice a jejich napojení na stávající rozvody JME bude řešeno prostřednictvím rozvaděčů.

#### **PLYN**

##### Období výstavby

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

##### Období provozu

Zemní plyn nebude při provozu využíván.

#### **DALŠÍ DRUHY SUROVIN**

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

##### Období výstavby

- násypový materiál zemního tělesa – bude řešeno v dalším stupni projektové dokumentace
- štěrkopísky, především pro konstrukční vrstvy vozovek – bude řešeno dovozem z lokálních pískoven.
- drcené kamenivo pro betonové konstrukce a asfaltové směsi – lomy pro dovoz drceného kameniva budou určeny až v dalších stupních projektové dokumentace
- materiál pro kryty vozovek – ropné asfalty a modifikační přísady, portlandský a speciální silniční cement.
- ocel – především pro betonářskou výztuž a bezpečnostní zařízení (zábradlí a svodidla)
- pohonné hmoty, oleje a maziva pro stavební mechanismy a dopravní techniku

##### Období provozu

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

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

## B.II.4. NÁROKY NA DOPRAVNÍ A JINOU INFRASTRUKTURU

Přeložky stávajících komunikací nižších tříd jsou řešeny v nejnútnejším rozsahu, vyvolaném potřebou mimoúrovňového křížení rychlostní silnice R43.

### VÝSTAVBA

Stavbu rychlostní silnice R43 v celém úseku Kuřim – Sebranice je možno provádět bez významného ovlivnění stávajícího silničního provozu, neboť se nachází převážně ve volném terénu mimo hlavní silniční tahy. Problematická se jeví především kvalita stávající silniční sítě v zájmovém území, která odpovídá velmi řídkému osídlení a nevyhoví zvýšeným požadavkům staveništního provozu. Proto bude nutno počítat s poměrně značným rozsahem prací a náklady na její zpevnění popřípadě nutné rozšíření.

### INTENZITY DOPRAVY

Pro stanovení intenzit dopravy bylo použito výsledků celostátního sčítání dopravy (ŘSD ČR 2000), které byly postupně přepočítávány na výhledová období koeficienty růstu intenzit dopravy (ŘSD ČR).

Hodnoty intenzit v následujících tabulkách jsou obousměrně za 24 hodin a zaokrouhleny.

**Tabulka B.3:** Intenzity dopravy na silnici I/43 (při zachování stávajícího stavu) – varianta Nulová

úsek	vozidla	rok							
		2000	2005	2010	2015	2020	2025	2030	2035
silnice I/43 Kuřim – Černá Hora	Osobní	10 200	12 000	13 700	14 800	15 800	16 300	16 900	17 300
	Nákladní	2 600	3 100	3 500	3 800	4 000	4 200	4 300	4 400
	<b>Celkem</b>	<b>12 800</b>	<b>15 100</b>	<b>17 200</b>	<b>18 600</b>	<b>19 800</b>	<b>20 500</b>	<b>21 200</b>	<b>21 700</b>
silnice I/43 Černá Hora – Svitávka	Osobní	8 500	10 000	11 400	12 300	13 200	13 600	14 100	14 500
	Nákladní	2 400	2 800	3 200	3 500	3 700	3 800	4 000	4 100
	<b>Celkem</b>	<b>10 900</b>	<b>12 800</b>	<b>14 600</b>	<b>15 800</b>	<b>16 900</b>	<b>17 400</b>	<b>18 100</b>	<b>18 600</b>

**Tabulka B.4:** Intenzity dopravy na rychlostní silnici R43 v úseku Kuřim – Svitávka (bez navazujících úseků R43) – varianta Aktivní (etapa)

úsek	vozidla	rok							
		2000	2005	2010	2015	2020	2025	2030	2035
rychlostní silnice R43 MÚK Kuřim – MÚK Černá Hora	Osobní	5 800	6 800	7 800	8 400	9 000	9 300	9 600	9 900
	Nákladní	1 900	2 200	2 500	2 800	2 900	3 000	3 200	3 200
	<b>Celkem</b>	<b>7 700</b>	<b>9 000</b>	<b>10 300</b>	<b>11 200</b>	<b>11 900</b>	<b>12 300</b>	<b>12 800</b>	<b>13 100</b>
rychlostní silnice R43 MÚK Černá Hora – Sebranice	Osobní	5 300	6 300	7 100	7 700	8 200	8 500	8 800	9 000
	Nákladní	1 700	2 000	2 300	2 500	2 600	2 700	2 800	2 900
	<b>Celkem</b>	<b>7 000</b>	<b>8 300</b>	<b>9 400</b>	<b>10 200</b>	<b>10 800</b>	<b>11 200</b>	<b>11 600</b>	<b>11 900</b>
obchvat Kuřimi (silnice II/385) MÚK Kuřim-východ – MÚK Kuřim	Osobní	7 400	8 700	9 900	10 700	11 500	11 800	12 300	12 600
	Nákladní	2 300	2 700	3 100	3 300	3 600	3 700	3 800	3 900
	<b>Celkem</b>	<b>9 700</b>	<b>11 400</b>	<b>13 000</b>	<b>14 000</b>	<b>15 100</b>	<b>15 500</b>	<b>16 100</b>	<b>16 500</b>
obchvat Kuřimi (silnice II/385) MÚK Kuřim – Čebín	Osobní	5 100	6 000	6 800	7 400	7 900	8 200	8 500	8 700
	Nákladní	1 600	1 900	2 100	2 300	2 500	2 600	2 700	2 700
	<b>Celkem</b>	<b>6 700</b>	<b>7 900</b>	<b>8 900</b>	<b>9 700</b>	<b>10 400</b>	<b>10 800</b>	<b>11 200</b>	<b>11 400</b>
silnice I/43 MÚK Kuřim-východ – Černá Hora	Osobní	5 100	6 000	6 800	7 400	7 900	8 200	8 500	8 700
	Nákladní	1 000	1 200	1 300	1 500	1 600	1 600	1 700	1 700
	<b>Celkem</b>	<b>6 100</b>	<b>7 200</b>	<b>8 100</b>	<b>8 900</b>	<b>9 500</b>	<b>9 800</b>	<b>10 200</b>	<b>10 400</b>
silnice I/43 Černá Hora – Svitávka	Osobní	3 800	4 500	5 100	5 500	5 900	6 100	6 300	6 500
	Nákladní	800	900	1 100	1 200	1 200	1 300	1 300	1 400
	<b>Celkem</b>	<b>4 600</b>	<b>5 400</b>	<b>6 200</b>	<b>6 700</b>	<b>7 100</b>	<b>7 400</b>	<b>7 600</b>	<b>7 900</b>



**Tabulka B.5: Intenzity dopravy na rychlostní silnici R43 v úseku Kuřim – Svitávka  
(po realizaci celého tahu R43) – varianta Aktivní (výhled)**

úsek	vozidla	rok							
		2000	2005	2010	2015	2020	2025	2030	2035
<b>rychlostní silnice R43</b> MÚK Kuřim – MÚK Černá Hora	Osobní	7 900	9 300	10 600	11 500	12 200	12 600	13 100	13 400
	Nákladní	2 500	3 000	3 400	3 600	3 900	4 000	4 200	4 300
	<b>Celkem</b>	<b>10 400</b>	<b>12 300</b>	<b>14 000</b>	<b>15 100</b>	<b>16 100</b>	<b>16 600</b>	<b>17 300</b>	<b>17 700</b>
<b>rychlostní silnice R43</b> MÚK Černá Hora – Sebranice	Osobní	7 000	8 300	9 400	10 200	10 900	11 200	11 600	11 900
	Nákladní	2 300	2 700	3 100	3 300	3 600	3 700	3 800	3 900
	<b>Celkem</b>	<b>9 300</b>	<b>11 000</b>	<b>12 500</b>	<b>13 500</b>	<b>14 500</b>	<b>14 900</b>	<b>15 400</b>	<b>15 800</b>
<b>obchvat Kuřimi (silnice II/385)</b> MÚK Kuřim-východ – MÚK Kuřim	Osobní	5 200	6 100	7 000	7 500	8 100	8 300	8 600	8 800
	Nákladní	1 400	1 700	1 900	2 000	2 200	2 200	2 300	2 400
	<b>Celkem</b>	<b>6 600</b>	<b>7 800</b>	<b>8 900</b>	<b>9 500</b>	<b>10 300</b>	<b>10 500</b>	<b>10 900</b>	<b>11 200</b>
<b>obchvat Kuřimi (silnice II/385)</b> MÚK Kuřim – Čebín	Osobní	4 700	5 500	6 300	6 800	7 300	7 500	7 800	8 000
	Nákladní	1 500	1 800	2 000	2 200	2 300	2 400	2 500	2 600
	<b>Celkem</b>	<b>6 200</b>	<b>7 300</b>	<b>8 300</b>	<b>9 000</b>	<b>9 600</b>	<b>9 900</b>	<b>10 300</b>	<b>10 600</b>
<b>silnice I/43</b> MÚK Kuřim-východ – Černá Hora	Osobní	3 600	4 200	4 800	5 200	5 600	5 800	6 000	6 100
	Nákladní	600	700	800	900	900	1 000	1 000	1 000
	<b>Celkem</b>	<b>4 200</b>	<b>4 900</b>	<b>5 600</b>	<b>6 100</b>	<b>6 500</b>	<b>6 800</b>	<b>7 000</b>	<b>7 100</b>
<b>silnice I/43</b> Černá Hora – Svitávka	Osobní	3 100	3 700	4 200	4 500	4 800	5 000	5 100	5 300
	Nákladní	600	700	800	900	900	1 000	1 000	1 000
	<b>Celkem</b>	<b>3 700</b>	<b>4 400</b>	<b>5 000</b>	<b>5 400</b>	<b>5 700</b>	<b>6 000</b>	<b>6 100</b>	<b>6 300</b>

## B.III. ÚDAJE O VÝSTUPECH

### B.III.1. OVZDUŠÍ

#### TYPY ZDROJŮ EMISÍ

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

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

#### Období výstavby

Bodový ani liniový zdroj nebude při výstavbě významný.

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

#### Období provozu

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

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

#### ROZLOŽENÍ EMISÍ V ČASE

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

#### Období výstavby

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

Snaha o kvantifikaci množství těchto emisí, příp. jejich distribuce do okolního prostoru, by vedla na dané úrovni Oznámení EIA k holým spekulacím. Alespoň přibližné řešení této úlohy předpokládá znalost detailního časového plánu organizace výstavby a stavebně technologického projektu (nasazení počtu a typů stavebních strojů, jejich součinnost v čase, vytýčení přepravních tras pro přesun zemin a stavebních hmot, atd.). Navíc, na množství emisí ze zemních prací (prašnost) mají rozhodující vliv okamžité klimatické podmínky.

Projekt organizace výstavby je obvykle zpracováván na odpovídající úrovni podrobnosti až v rámci dokumentace ke stavebnímu povolení. Stavebně technologický projekt je pak interním dokumentem provádějící stavební firmy. Na dané úrovni znalostí vstupních údajů je proto nutno se spokojit s odhadem významnosti celkového negativního vlivu produkovaných

emisí na znečištění ovzduší v době stavby posuzovaného úseku silnice. Při posouzení této významnosti lze pak uplatnit následující pracovní teze:

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

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

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

#### Období provozu

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

#### DRUH A MNOŽSTVÍ EMISÍ DO OVZDUŠÍ

Hlavními reprezentanty škodlivin emitovaných při provozu silničních motorových vozidel jsou oxid uhelnatý (CO), oxidy dusíku (NO<sub>x</sub>), oxid dusičitý (NO<sub>2</sub>), suspendované částice (PM<sub>10</sub>), benzen (C<sub>6</sub>H<sub>6</sub>) a benzo(a)pyren (C<sub>20</sub>H<sub>12</sub>).

K výpočtu množství emisí produkovaných automobilovým provozem byly použity jednotkové emisní faktory osobních automobilů (e<sub>OA</sub>) resp. těžkých nákladních automobilů (e<sub>NA</sub>) obsažené v databázi produktu MEFA v.02 (zdroj MŽP ČR). Přehled těchto jednotkových emisních faktorů je uveden v následující tabulce, minimální hodnoty přísluší 0% podélnému sklonu vozovky, maximální hodnoty pak 6% podélnému sklonu.

**Tabulka B.6:** *Jednotkové emise hlavních škodlivin použité pro stanovení celkových emisí a imisních koncentrací [ $g \cdot km^{-1} \cdot voz^{-1}$ ] ( $v_{OA} = 120$  km/hod,  $v_{NA} = 100$  km/hod, EURO3)*

		CO	NO <sub>x</sub>	NO <sub>2</sub>	PM <sub>10</sub>	C <sub>6</sub> H <sub>6</sub>	C <sub>20</sub> H <sub>12</sub>
rok 2010 <sup>11)</sup>	e <sub>OA</sub>	0,2970 – 1,6037	0,2445 – 0,9810	0,0049 – 0,0196	0,0011 – 0,0028	0,0038 – 0,0166	(1,3 – 9,1)·10 <sup>-4</sup>
	e <sub>NA</sub>	2,9813 – 5,1829	4,8125 – 14,220	0,2421 – 0,6087	0,2627 – 0,4549	0,0101 – 0,0221	(5,0 – 48,0)·10 <sup>-4</sup>

*Poznámka:* V tabulce uvedené hodnoty jsou pro vstup do výpočtu dle metodiky SYMOS'97 interpolovány dle reálného podélného sklonu posuzované komunikace.

Prognóza intenzit dopravy na posuzovaných silničních úsecích vztažená k roku 2035 byla převzata z podkladu vypracovaného firmou ADIAS s.r.o., Brno.

Celkové exhalace hlavních škodlivin E<sub>CELK</sub> [t/rok] emitované pojezdem motorových vozidel na uvažovaných úsecích silničních komunikací jsou stanoveny podle vztahu:

<sup>11)</sup> K prognóze roku 2035 byly použity hodnoty měrných emisí prognózovaných pro rok 2010, což je na straně vyšší bezpečnosti.

$$E_{celk} = 3,6525 \cdot 10^{-4} (I_{OA} \cdot e_{OA} + I_{NA} \cdot e_{NA}) \cdot du \text{ [t / rok]}$$

*kde:*  $I_{OA}$  a  $I_{NA}$  jsou intenzity dopravy osobních, resp. nákladních automobilů [voz/24h]  
 $e_{OA}$  a  $e_{NA}$  jsou jednotkové emisní faktory osobních resp. nákladních automobilů [g/km]  
 $du$  délka dílčího úseku komunikace [km]

Jednotkové emise  $e_{OA}$  resp.  $e_{NA}$  jsou korigovány interpolací dle průměrného podélného sklonu vozovky do posouzení započítávaných dílčích úseků silnic. Použity byly měrné emise prognózované k horizontu roku 2010, tzn., že s další progresí směrem ke snižování exhalací z motorových vozidel se neuvažuje, což je na straně předběžné opatrnosti.

Souhrn vypočtených  $E_{celk}$  za jednotlivé varianty je uveden v *Tabulce B.7.*

**Tabulka B.7: Přehled výchozích intenzit dopravy a celkových exhalací škodlivin v roce 2035**

silniční úsek	intenzita dopravy [voz./24hod]			délka úseku du [m]	celková exhalace škodlivin $E_{CELK}$ [t/rok]					
	$I_{OA}$	$I_{NA}$	celkem		CO	NO <sub>x</sub>	NO <sub>2</sub>	PM <sub>10</sub>	C <sub>6</sub> H <sub>6</sub>	C <sub>20</sub> H <sub>12</sub>
<b>varianta Nulová</b>										
silnice I/43: Kuřim – Černá Hora	17300	4400	21700	14100	188,124	153,996	2,291	6,258	1,246	1,70.10 <sup>-4</sup>
silnice I/43: Černá Hora – Svitávka	14500	4100	18600	6800	79,672	65,960	0,968	2,775	0,510	7,25.10 <sup>-5</sup>
<b>CELKEM</b>					<b>267,796</b>	<b>219,957</b>	<b>3,259</b>	<b>9,033</b>	<b>1,756</b>	<b>2,42.10<sup>-4</sup></b>
<b>varianta Aktivní</b>										
rychlostní silnice R43: MÚK Kuřim – MÚK Černá Hora	9900	3200	13100	15440	114,987	94,015	1,656	4,333	0,728	1,03.10 <sup>-4</sup>
rychlostní silnice R43: MÚK Černá Hora – Svitávka	9000	2900	11900	7520	50,549	41,258	0,727	1,889	0,323	4,52.10 <sup>-5</sup>
obchvat Kuřimi (silnice II/385): MÚK Kuřim-východ – MÚK Kuřim	12600	3900	16500	4720	37,335	28,905	0,681	1,395	0,257	3,18.10 <sup>-5</sup>
obchvat Kuřimi (silnice II/385): MÚK Kuřim – Čebín	8700	2700	11400	1040	5,706	4,420	0,104	0,214	0,039	4,86.10 <sup>-6</sup>
silnice I/43: MÚK Kuřim-východ – Černá Hora	8700	1700	10400	14100	83,219	66,146	1,019	2,437	0,597	7,37.10 <sup>-5</sup>
silnice I/43: Černá hora – Svitávka	6500	1400	7900	6800	30,861	24,727	0,377	0,937	0,217	2,75.10 <sup>-5</sup>
<b>CELKEM</b>					<b>322,657</b>	<b>259,471</b>	<b>4,565</b>	<b>11,205</b>	<b>2,160</b>	<b>2,86.10<sup>-4</sup></b>

## B.III.2. ODPADNÍ VODY

*Typ a technologický proces vzniku odpadní vody:*

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

1. dešťové odpadní vody
2. splaškové odpadní vody
3. technologické a provozní odpadní vody
4. extravilánové odpadní vody (vznikající vlivem přívalových dešťů)

### Období výstavby

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

### Období provozu

Za provozu odtékají ze silnice hlavně srážkové vody. Podle novely zákona č. 254/2001 Sb., o vodách, voda spadlá na zemský povrch se stává buď vodou povrchovou, nebo vodou

podzemní, nebo vodou zvláštní, nebo vodou odpadní. Srážková voda se stává vodou odpadní pouze v případě, že se smísí s jinou odpadní vodou, tj., že je svedena do jednotné kanalizace. Jestliže je srážková voda smíšená a odváděna oddělenou, dešťovou kanalizací nebo silničními příkopy, je z hlediska díkce vodního zákona vodou povrchovou. Uvedený výklad však nemusí být příslušným vodoprávním úřadem uznán. Z výše uvedených důvodů a z důvodů předpokládaného znečištění úkapy ropných látek, zbytky posypových materiálů ze zimní údržby, oděry z pneumatik a úlety ze sypkých nákladů, je veškerá srážková voda odváděná z vozovky silnice (v souladu s principem předběžné opatrnosti) považována za **vodu odpadní**.

Pro výpočet celkového množství odváděných srážkových vod z posuzovaného záměru bylo použito vztahu:

$$V_s = \check{s} \cdot L \cdot h_s \cdot k_s$$

$V_s$  ... objem srážkových vod z úseku silnice ( $m^3$ /rok)  
 $\check{s}$  ... šířka zpevněné plochy vozovky  
 $L$  ... délka posuzovaného úseku vozovky  
 $h_s$  ... průměrný úhrn ročních srážek (m/rok)  
 $k_s$  ... odtokový koeficient – 0,9

Celoroční úhrn srážek v řešeném území je udáván okolo 580 mm.

**Tabulka B.8:** Množství vod odváděných z vozovky

	objem srážkových vod ( $m^3$ /rok)	z toho za zimní období X.-III (cca 38%)
<b>varianta Nulová</b>	93 177	35 407
<b>varianta Aktivní</b> , včetně MÚK a přivaděčů	280 053	106 420

V oblastech střetu záměru s ochranným pásmem vodního zdroje II. stupně bude voda z vozovky zachycena z příkopů do vpustí a z nich do kanalizace. Před vypuštěním vody do vodotečí bude navrženo čištění v záchytných a usazovacích nádržích nebo rybníčcích. Kontrola spodních vod bude prováděna systémem indikačních vrtů. V úsecích mimo ochranná pásma vodních zdrojů bude před zaústěním příkopů nebo kanalizace do málo kapacitních recipientů navržena retenční nádrž.

### B.III.3. ODPADY

#### DRUH A MNOŽSTVÍ ODPADU

Při plánované stavbě rychlostní silnice budou vznikat odpady, které lze rozdělit do dvou skupin:

1. Odpady kategorie O – „ostatní“.
2. Odpady kategorie N – „nebezpečné“

Ve stávajícím stupni projektové dokumentace posuzovaného záměru není možné definovat ani přibližné množství odpadů. Jakékoliv odhady bez detailního zaměření území by byly zavádějící. Podrobný *Projekt nakládání s odpady z výstavby*, včetně množství odpadů bude součástí dokumentací navazujících stupňů projektové přípravy (DÚR a DSP).

#### PRODUKCE ODPADŮ

##### Období výstavby

V rámci stavebních činností budou vznikat v relativně malých množstvích odpady vázané na provoz jednotlivých zařízení stavenišť, případně hlavního stavebního dvora, z nichž většinu

bude nutno zařadit do kategorie nebezpečné odpady (N). Současně budou během stavby vznikat v relativně velkých množstvích odpady vázané na vlastní demoliční a stavební činnost, které bude možno zařadit do kategorie ostatní odpady (O).

Činnosti, při kterých budou vznikat odpady v prostoru stavebního dvora mají charakter přípravných prací, servisních činností a administrativní činnosti a lze je shrnout do následujících bodů:

- příprava různých komponentů pro stavbu
- nátěry konstrukcí
- běžná údržba stavebních mechanismů
- provoz zařízení stavby a hygienických zařízení pro pracovníky stavby
- skladování materiálů pro stavbu

Nakládání s odpady, jejich množství a způsob využití nebo zneškodnění se budou řídit příslušnými ustanoveními zákona č.185/2001 Sb., o odpadech a ustanoveními vyhlášek MŽP ČR č. 383/2001 Sb., o podrobnostech nakládání s odpady a č. 376/2001 Sb., o hodnocení nebezpečných vlastností odpadů.

Za odpadové hospodářství v průběhu výstavby bude odpovědný dodavatel stavby, který bude plnit veškeré povinnosti jako původce odpadů.

Z hlediska nebezpečnosti se bude jednat jak o odpady kategorie „ostatní“ (tj. bez nebezpečných vlastností), tak o odpady kategorie „nebezpečný“ (s možným výskytem některé z nebezpečných vlastností). Množství odpadů produkovaných v průběhu výstavby nelze na daném stupni objektivně stanovit.

V rámci navazujících stupňů projektové dokumentace bude vypracován *Projekt nakládání s odpady z výstavby*, který bude vycházet z upřesněné materiálové bilance a zohledňovat místní podmínky a požadavky.

#### Období provozu

Hlavním procesem produkujícím odpady za provozu rychlostní silnice bude úklid a údržba v příslušném úseku. Podrobněji lze tyto činnosti charakterizovat:

- úklid vozovky a parkovišť
- seřezávání a údržba zeleně krajnic ve středového pásu a krajnicích
- sekání trávy na krajnicích a středovém pásu
- údržba sjízdnosti rychlostní silnice v zimě
- čištění stok a dešťových vpustí
- čištění dešťových usazovacích nádrží včetně lapolů
- sběr TKO na odpočívkách a v SSÚRS
- drobné úpravy vozovek a svahů rychlostní silnice
- odstraňování znečištění z komunikace, havarovaných vozidel a dalších odpadů vzniklých za provozu rychlostní silnice

Způsoby využití a zneškodňování odpadů budou odpovídat běžným podmínkám v regionu a musí respektovat platnou legislativu. Provoz hodnocené stavby bude využívat stávajících zařízení a nevyžaduje výstavbu nových kapacit na využití nebo zneškodnění odpadů.

V rámci následujících stupňů projektové přípravy bude nutné upřesnit produkci odpadů z hlediska druhového, z hlediska množství i způsobů nakládání s nimi.

Z hlediska odpadového hospodářství bude nutné především zabezpečit vhodné způsoby zneškodnění odpadů kategorie N, znečištěné organickými (oleje, pohonné hmoty) i anorganickými (např. některé barvy) škodlivinami.

## B.III.4. HLUK, VIBRACE

### HLUK

#### Období výstavby

V období výstavby bude okolí stavby zatíženo hlukovými emisemi stavebních strojů a vozidel obsluhujících stavbu. Zdrojem hluku v období výstavby budou především zemní práce (budování násypů, zářezů apod.).

Dopravní obsluha stavby bude prováděna po stávajících komunikacích. Vlastní stavba bude rozdělena na dílčí etapy, pro které bude zpracován projekt organizace výstavby. Z těchto důvodů bude možno specifikovat vlivy hluku v období výstavby a navrhnout případná opatření k jeho eliminaci až v dalších stupních projektové přípravy stavby.

#### Období provozu

##### varianta Nulová

Ve *variantě Nulové* (bez výstavby) je doprava vedena ve stávající trase silnice I/43 přes intravilány, případně v těsné blízkosti sídel Lipůvka, Lažany, Milonice, Závist a Černá Hora.

Hlukové zatížení území v okolí trasy *varianty Nulové* pro výhledový rok 2035 (denní a noční doba) je uvedeno v *Grafických přílohách 3 a 4*.

Vzhledem k tomu, že *varianta Nulová* zachovává stávající stavební stav komunikace, jsou nejvyšší přípustné hodnoty hluku pro chráněné venkovní prostory a chráněné venkovní prostory staveb v okolí její trasy dány limity pro tzv. „starou hlukovou zátěž“ (viz příloha č. 6 k nařízení vlády č. 88/2004 Sb., kterým se mění nařízení vlády č. 502/2000 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací) tj. 70/60 dB(A) denní doba/noční doba.

Bez výstavby rychlostní silnice R43 lze očekávat, že vlivem přirozeného nárůstu dopravy dojde k postupnému zvyšování hlukového zatížení hlukové zátěže v okolí stávající trasy I/43 a v nejbližším chráněném venkovním prostoru a v chráněných venkovních prostorech staveb (které leží v bezprostřední blízkosti trasy I/46) i k překračování limitů s korekcí na starou hlukovou zátěž. Tyto limity jsou v případech, kdy obytná zástavba leží těsně u stávající silnice, překračovány v řadě případů již dnes. Vzhledem k charakteru zástavby nelze v převážné většině případů řešit toto překračování hlukových limitů výstavbou účinných protihlukových stěn, tzn. že by bylo nutno přistoupit k realizaci individuálních protihlukových opatření na fasádách konkrétních obytných objektů bez možnosti účinné ochrany venkovního prostoru.

##### varianta Aktivní

Ve *variantě Aktivní* je trasa rychlostní silnice R43 vedena v nové stopě mimo intravilány sídel. Vliv výstavby R43 na přerozdělení dopravy mezi výhledovou rychlostní silnicí a stávající silnicí I/43 je zřejmý z přehledů výhledových intenzit dopravy (viz. kapitola B.II.4.).

Hlavním vlivem *varianty Aktivní* z hlediska očekávané změny hlukového zatížení území je především významné snížení intenzit dopravy projíždějící přes intravilány sídel, kterými prochází stávající silnice I/43 a s ním spojené snížení hlukového zatížení chráněných venkovních prostor a chráněných venkovních prostor staveb v těchto sídlech.

Ochrana obytné zástavby a chráněných venkovních prostorů před vlivy provozu na trase R43 je pak realizována především dostatečným odstupem trasy R43 od zástavby jednotlivých sídel.

V případech, kdy se trasa nové rychlostní silnice R43 přibližuje chráněnému venkovnímu prostoru a chráněnému venkovnímu prostoru staveb, kde lze ve výhledu očekávat překračování nejvyšších přípustných hodnot hluku, budou realizována účinná protihluková opatření, jejichž detailní návrh bude proveden v dalších stupních projektové dokumentace.

Hlukové zatížení území v okolí trasy *varianty Aktivní* pro výhledový rok 2035 a denní a noční dobu je uvedeno v *Grafických přílohách 5 a 6*.

## VIBRACE

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

### Období výstavby

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

### Období provozu

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

## **B.III.5. ZÁŘENÍ RADIOAKTIVNÍ, ELEKTROMAGNETICKÉ**

---

V souvislosti s plánovanou výstavbou a provozem po rychlostní silnici, se neočekávají negativní projevy radioaktivních a elektromagnetických jevů.

## **B.III.6. RIZIKA HAVÁRIÍ**

---

Z pohledu možných havárií existuje především riziko při úniku ropných látek a olejů, které by mohlo mít negativní vliv především na:

- hydrologii a hydrogeologii území
- cenné biotopy v území

### *Hydrologie a hydrogeologie území*

Největším ekologickým nebezpečím pro zájmové území jsou úniky ropných látek a olejů a jejich vsakování do podzemních i povrchových vod. Dochází k nim jednak při běžném automobilovém provozu, zejména pak při haváriích dopravních prostředků přepravujících nebezpečné látky, kdy je pravděpodobný únik těchto látek do podzemních vod.

### *Cenné biotopy v území*

Cenné biotopy v území, které by mohly být výrazně negativně ovlivněny úniky ropných látek při havárii, se nacházejí především v nivách vodních toků. Potencionálně by mohlo dojít k ovlivnění nivy křížených vodních toků, např. Býkovky, Lubě.



## C. ÚDAJE O STAVU ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ V DOTČENÉM ÚZEMÍ

### C.I. VÝČET NEJZÁVAŽNĚJŠÍCH ENVIRONMENTÁLNÍCH CHARAKTERISTIK DOTČENÉHO ÚZEMÍ

Vzhledem k charakteru a rozsahu záměru nejsou v následujícím výčtu uvedeny environmentální charakteristiky, které jsou dotčeny *variantou Nulovou*.

#### C.I.1. ÚZEMNÍ SYSTÉM EKOLOGICKÉ STABILITY

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

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

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

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

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

Těleso *Staré dálnice* představuje v podstatě ideální biokoridor v kulturně využívané krajině. Dlouhodobou stavební nečinností zde vznikl liniový soubor biotopů a přirozenou sukcesí se zde vyvinula travinobylinná, keřová i stromová společenstva. Díky této skutečnosti se stalo těleso *Staré dálnice* „páteří“ lokálního ÚSES v územních plánech obcí, především na území okresu Blansko.

Podkladem pro zakreslení prvků ÚSES pro potřeby tohoto Oznámení EIA byla platná územně plánovací dokumentace jednotlivých obcí. Ve většině těchto územních plánů byl již zohledněn územně plánovací podklad – Aktualizovaný generel ÚSES okresu Blansko (Ageris, Löw a spol., 2000), který řešil optimalizaci trasování ÚSES ve vztahu k plánované rychlostní silnici R43.

#### NADREGIONÁLNÍ ÚSES

Nadregionální biokoridor, nebo biocentrum se v posuzovaném území nenachází. Nejbliže leží *NRBC 30 Podkomorské lesy*, které však není záměrem dotčeno.

#### REGIONÁLNÍ ÚSES

Regionální ÚSES je v posuzovaném území veden ve dvou hlavních osách, a to ve směrech sever – jih a západ – východ.

V severojižní směru jsou to regionální biokoridory 1466, 1421, 1420, 1419 a 1418. **RBK 1466** propojuje nadregionální biocentrum *NRBC 30 Podkomorské lesy* a regionální biocentrum **RBC 236 Zlobice**. Odtud pokračuje regionální biokoridor **RBK 1421**, který spojuje Zlobice se západovýchodní větví regionálního systému. Na sever dále pokračuje **RBK 1420** do

regionálního biocentra **RBC 1537 Lhotky**, které je přes regionální biokoridor **RBK 1419** napojeno na regionální biocentra **RBC 280 Chlum**, **RBC 281 Lebed'ák** a **RBC 279 Pod Hamrem**.

V západovýchodním směru prochází územím regionální biokoridor **RBC 1412**, který spojuje regionální biocentra **RBC 290 Hluboké Dvory** a **RBC 235 Hořický hřbet**.

### LOKÁLNÍ ÚSES

Skladebné části lokálního ÚSES navazují na prvky ÚSES vyšších úrovní. V zájmovém území jsou to především lokální ÚSES reprezentující normální hydrické řady. Vlhké hydrické řady zastupují především ÚSES vymezené podél vodních toků.

### SKLADEBNÉ ČÁSTI ÚSES, KTERÉ SE NACHÁZEJÍ V ŘEŠENÉM ÚZEMÍ

Pro větší přehlednost jsou skladebné části ÚSES uvedeny podle katastrálních území jednotlivých obcí. Uvedeny jsou biocentra a biokoridory, které jsou dotčeny *variantou Aktivní*.

Číslování segmentů lokálního ÚSES je použito dle územních plánů jednotlivých obcí, číslování regionálního ÚSES je použito dle ÚTP (územně technický podklad, MŽP 1996).

#### *katastrální území Bořitov*

---

#### **LBK Žerůtský potok**

- částečně funkční lokální biokoridor vedený podél Žerůtského potoka
- spojuje LBC Na rybníku a LBC Červenice (k.ú. Býkovice)
- cílový stav – zapojená pobřežní společenstva s přirozenou druhovou skladbou dřevin a keřů

#### **LBK Stará dálnice**

- funkční lokální biokoridor vedený tělesem *Staré dálnice*
- propojuje LBC 5 Červenice (k.ú. Bořitov) a LBC 6 U dálnice (k.ú. Černá hora)
- těleso staré dálnice vytváří spontánně zarůstající mozaiku biotopů, od travobylinných po keřové a stromové
- na k.ú. Býkovice pokračuje jako LBK 6 Stará dálnice
- spojuje LBC Červenice (k.ú. Býkovice) a LBC U dálnice (k.ú. Černá Hora)

#### *katastrální území Býkovice*

---

#### **LBC 5 Červenice**

- navržené lokální biocentrum
- je tvořeno dálničním náspem, loukou a nivou Žerůtského potoka
- cílový stav – zachování stávajícího stavu, kosení

#### **LBK 6 Stará dálnice**

- částečně funkční lokální biokoridor vedený podél a tělesem *Staré dálnice*
- sukcesní společenstva, mozaika travobylinných, keřových a stromových ekosystémů
- propojuje LBC 5 Červenice a LBC 6 U dálnice (k.ú. Černá hora)

#### *katastrální území Čebín*

---

#### **LBC 3 Malý kopec**

- funkční lokální biocentrum na regionálním biokoridoru RBK 1466
- lesní porost s přírodě blízkou dřevinnou skladbou s převahou dubu a bohatým bylinným patrem, výskyt prvosienky jarní
- cílový stav – podpora přírodě blízké dřevinné skladby

### **RBK 1466 Zlobice – Podkomorské lesy**

- úsek 103 v ÚPD
- úsek 103 regionálního biokoridoru je veden po orné půdě a přerušen železniční tratí
- cílový stav – výsadba vegetačního pásu dřevin odpovídajících stanovišti

### **LBK 104**

- navržený lokální biokoridor
- spojuje LBC Hrbatá a RBC Zlobice (k.ú. Malhostovice)
- opuštěné těleso železniční trati porostlé travobylinnými společenstvy s keři, částečně pouze orná půda
- cílový stav – výsadba vegetačního pásu dřevin odpovídajících stanovišti

*katastrální území Černá Hora*

---

### **LBC 6 U dálnice**

- funkční lokální biocentrum vázané na lesní enklávu při tělese staré dálnice
- lesní porost
- cílový stav – podpořit přirozenou skladbu dřevin, buku, dubu a lípy

### **LBK Stará dálnice**

- částečně funkční lokální biokoridor vázaný na těleso *Staré dálnice*
- propojuje LBC 6 U dálnice a LBK Býkovka
- cílový stav – pestrá škála společenstev od zamokřených lokalit po xerothermní stanoviště

### **LBK Býkovka**

- částečně funkční lokální biokoridor vázaný na vodní tok Býkovka
- propojuje LBC Pod rybníkem (k.ú. Žernovník) a LBC Oborský rybník (k.ú. Černá Hora)
- cílový stav – vodní tok s přirozenými břehovými porosty a navazujícími loukami

*katastrální území Drásov*

---

Na k.ú. Drásov je dotčen lokální biokoridor vedený podél potoka Lubě. Tento biokoridor je popsán jako LBK 12 na k.ú. Malhostovice.

*katastrální území Drnovice*

---

### **LBK II Úmoří**

- funkční lokální biokoridor podél vodního toku Úmoří
- tvořen břehovými společenstvy vodního toku
- cílový stav – zachování stávajícího stavu

### **LBK Stará dálnice**

- částečně funkční lokální biokoridor vedený tělesem *Staré dálnice*
- cílový stav – podpora pestré skladby dřevin

*katastrální území Hluboké Dvory*

---

### **LBC U dálnice**

- navržené lokální biocentrum
- lesní porost v rozvětvených stržích

### **LBK Skalička**

- částečně funkční lokální biokoridor vázaný na vodní tok Skalička
- propojuje LBC U dálnice a LBK Lubě (k.ú. Skalička)
- cílový stav – vodní tok s přirozenými břehovými porosty

**RBK 1412 Hluboké Dvory – Hořický hřbet**

- částečně funkční regionální biokoridor
- spojuje RBC 290 Hluboké Dvory a RBC 235 Hořický hřbet
- lesy se smíšenou druhovou skladbou, pole, louky i nivy vodních toků
- cílový stav – podpora vyššího podílu listnáčů

*katastrální území Kuřim*

---

**LBK 13**

- navržený lokální biokoridor
- je veden částečně podél stávající silnice I/43
- spojuje navrhované LBC 14 se stávajícím LBC 11

**LBK 15**

- navržený lokální biokoridor
- spojuje navrhované LBC 16 s lesním porostem Zlobica
- cílový stav – cca 15 m široký pás stromů

**LBK 17**

- navržený lokální biokoridor
- spojuje stávající LBC 15 (Cimperk) a RBC 236 Zlobice
- cílový stav – cca 15 m široký pás stromů

*katastrální území Lubě*

---

**LBC U Baby**

- funkční lokální biocentrum vázané na lesní enklávu a nivu potoka Lubě
- cílový stav – podpora dubu, buku a lípy

**LBK 2 Lubě**

- částečně funkční lokální biokoridor vázaný na zatravněnou nivu potoka Lubě
- cílový stav – vodní tok s přirozenými břehovými porosty a navazujícími loukami

**RBK 1412 Hluboké Dvory – Hořický hřbet**

- částečně funkční regionální biokoridor
- spojuje RBC 290 Hluboké Dvory a RBC 235 Hořický hřbet
- lesy se smíšenou druhovou skladbou, pole, louky i nivy vodních toků
- cílový stav – podpora vyššího podílu listnáčů

*katastrální území Lysice*

---

**LBC 2 Záluží**

- lokální biocentrum k založení
- podmáčená poloha, v současnosti orná půda s drobnou enklávou mokřadního společenstva
- cílový stav – vyvinutá mokřadní a vodní společenstva s doprovodnými vlhkými loukami a izolačními dřevinami (dub, jasan, lípa)

**LBK IV a V**

- částečně funkční lokální biokoridor podél Lysického potoka
- nespojitý břehový porost s převahou vrb
- cílový stav – vodní tok s přirozenými břehovými porosty a navazujícími loukami

**LBK VII a VIII**

- částečně funkční lokální biokoridor vedený podél tělesa *Staré dálnice*
- cílový stav – pestrá škála společenstev od zamokřených lokalit po xerothermní stanoviště

*katastrální území Malá Lhota*

---

V k.ú. Malá Lhota nebudou dotčeny žádné skladebné části ÚSES.

*katastrální území Malhostovice*

---

**LBK 12 Lubě**

- funkční lokální biokoridor vedený podél vodního toku Lubě
- cílový stav – vodní tok s přirozenými břehovými porosty a navazujícími loukami

**LBC 6 Za Čebínkami**

- částečně funkční lokální biocentrum vymezené kolem přírodních památek Drásovský kopeček a Malhostovická pecka

**RBC 236 Zlobice**

- funkční regionální biocentrum vázané na lesní komplex Zlobice

*katastrální území Moravské Knínice*

---

V k.ú. Moravské Knínice nebudou dotčeny žádné skladebné části ÚSES.

*katastrální území Sebranice u Boskovic*

---

**LBC Rybník**

- částečně funkční lokální biocentrum na soutoku Výpustku a bezejmenného potoka
- břehové porosty rybníka zcela chybí
- cílový stav – osázení břehů rybníka, zatravnění orné půdy a doplnění břehových porostů

**LBK VII**

- navržený lokální biokoridor podél bezejmenné vodoteče
- cílový stav – revitalizace regulovaného vodního toku, zalučnění, dosadba břehových porostů

**LBK VIII**

- částečně funkční lokální biokoridor vedený podél tělesa *Staré dálnice*
- cílový stav – podpora pestré skladby dřevin

*katastrální území Skalička*

---

V k.ú. Skalička nebudou dotčeny žádné skladebné části ÚSES.

*katastrální území Voděrady u Kunštátu*

---

**LBC V hruškách**

- lokální biocentrum k založení
- navazuje na porosty kolem *Staré dálnice*
- cílový stav – zatravnění, dosadba vhodných dřevin

**LBK IV**

- částečně funkční lokální biokoridor podél jižní hranice katastrálního území
- částečně na orné půdě, částečně luční společenstva
- cílový stav – založení zeleně na orné půdě, založit soustavu nespojitých remízů

**LBK V**

- částečně funkční lokální biokoridor vedený podél tělesa *Staré dálnice*
- cílový stav – podpora pestré skladby dřevin

*katastrální území Všechnovice*

**LBC C1 Všechnovický vinohrad**

- navržené lokální biocentrum
- monokulturní lesní porosty v prudkém svahu jižní expozice
- cílový stav – přeměna porostů na dřeviny odpovídající stanovišti

**LBK K2 Skalička**

- funkční lokální biokoridor vymezený podél vodního toku Skalička
- břehové porosty s vrbami, olšemi a jasaný
- cílový stav – dosadba souvislého pásu břehových a doprovodných dřevin

**LBK K4**

- navržený lokální biokoridor vedený po polní půdě
- cílový stav – souvislý pás dřevin odpovídajících danému stanovišti

*katastrální území Žernovnik*

**LBK 11**

- navržený lokální biokoridor vedený v lesním porostu
- propojuje LBC Pod rybníkem (k.ú. Žernovnik) a LBK podél pravostranného přítoku Býkovky na k.ú. Černá Hora

**LBK Býkovka**

- částečně funkční lokální biokoridor vázaný na vodní tok Býkovka
- propojuje LBC Pod rybníkem (k.ú. Žernovnik) a LBC Oborský rybník (k.ú. Černá Hora)
- cílový stav – vodní tok s přirozenými břehovými porosty a navazujícími loukami

**C.I.2. ZVLÁŠTĚ CHRÁNĚNÁ ÚZEMÍ**

*Velmi významné, nebo jedinečné části živé i neživé přírody, jež jsou definovány v části třetí zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny.*

*Z praktických důvodů bývají tato ZCHÚ dělena na velkoplošná (národní parky a chráněné krajinné oblasti) a maloplošná ZCHÚ (národní přírodní rezervace, přírodní rezervace, národní přírodní památky a přírodní památky).*

V posuzovaném území se nachází zvláště chráněná území pouze v kategorii *přírodní památka (PP)* Jsou to přírodní památka **Čtvrtky za Bořím**, přírodní památka **Drásovský kopeček**, přírodní památka **Krkatá bába**, přírodní památka **Malhostovická pecka** a přírodní památka **Zlobice**.

*PP Čtvrtky za Bořím*

- k.ú. Býkovice
- výměra 3,10 ha
- vyhlášena nařízením č. 3/96 Okresního úřadu Blansko ze dne 20.2. 1996
- přírodní památka se nachází asi 1 km západně od obce Černá Hora, v severovýchodně orientovaném svahu kopce Mučedník
- předmětem ochrany je lokalita travobylinných společenstev s výskytem vstavačovitých rostlin (vemeník dvoulistý – *Platanthera bifolia* – ohrožený druh, vstavač vojenský – *Orchis militaris* – silně ohrožený druh, prstnatec pleťový – *Dactylorhiza incarnata* – silně ohrožený druh)
- lokalita je vázaná na zářez *Staré dálnice* a vznikla díky dlouhodobé stavební nečinnosti

- přírodní památka má ochranné pásmo vyhlášené podle § 37 odst. 1 zákona v pruhu širokém 50 m podél celé hranice PP. Na pozemky v ochranném pásmu se vztahuje ustanovení § 37 odst. 2 zákona, podle kterého je ke stavební činnosti, terénním a vodohospodářským úpravám a změnám kultury pozemku nezbytný souhlas orgánu ochrany přírody.
- Plán péče pro období 2005 – 2014, Josef Martiško

#### PP Drásovský kopeček

- k.ú. Malhostovice
- výměra 9,71 ha
- zřízena vyhláškou Okresního národního výboru Brno-venkov ze dne 27.9.1990
- přírodní památka je tvořena ostrůvkem devonského vápence se dvěma skalkami v polích po pravé straně silnice z Čebína, asi 1 km před Malhostovicemi
- předmětem ochrany je lokalita teplomilné vegetace skalní stepi na vápencovém podloží s výskytem koniklece velkokvětého (*Pulsatilla grandis*)
- přírodní památka má ochranné pásmo, které není zvláště vyhlášeno, a proto jím je podle § 37 odst. 1 zákona území do vzdálenosti 50 m od hranic PP. Na pozemky v ochranném pásmu se vztahuje ustanovení § 37 odst. 2 zákona, podle kterého je ke stavební činnosti, terénním a vodohospodářským úpravám a změnám kultury pozemku nezbytný souhlas orgánu ochrany přírody.
- Plán péče pro období 2003 – 2013, Josef Martiško – schválený

#### PP Krkatá bába

- k.ú. Lubě
- výměra 9,02 ha
- vyhlášena nařízením č. 14/97 Okresního úřadu Blansko ze dne 2.4. 1997
- přírodní památka se nachází na prudkých svazích, především západní a jihozápadní expozice, nad údolní nivou regulovaného toku Lubě
- přírodní památka byla zřízena k ochraně geomorfologicky zajímavých skalních útvarů s přírodě blízkými a přirozenými společenstvy zakrslých borodoubřav, s lokalitou teplomilných druhů rostlin (jalovec obecný – *Juniperus communis*, skalník celokrajný – *Cotoneaster integerrimus*, strdivka brvitá – *Melica ciliata*)
- přírodní památka má ochranné pásmo vyhlášené podle § 37 odst. 1 zákona v pruhu širokém 50 m podél celé hranice PP. Na pozemky v ochranném pásmu se vztahuje ustanovení § 37 odst. 2 zákona, podle kterého je ke stavební činnosti, terénním a vodohospodářským úpravám a změnám kultury pozemku nezbytný souhlas orgánu ochrany přírody.
- Plán péče pro období 2002 – 2012, J. Lacina – schválený

#### PP Malhostovická pecka

- k.ú. Malhostovice
- výměra 1,85 ha
- zřízena vyhláškou Okresního národního výboru Brno-venkov ze dne 27.9.1990
- přírodní památka je tvořena vyvýšeným skalním útvarem z devonských vápenců, nacházejícím se v polích asi 500 m jižně od Malhostovic, po pravé straně silnice z Čebína
- je významnou lokalitou teplomilné vegetace skalní stepi na vápencovém podloží s výskytem koniklece velkokvětého (*Pulsatilla grandis*)

- přírodní památka má ochranné pásmo, které není zvláště vyhlášeno, a proto jím je podle § 37 odst. 1 zákona území do vzdálenosti 50 m od hranic PP. Na pozemky v ochranném pásmu se vztahuje ustanovení § 37 odst. 2 zákona, podle kterého je ke stavební činnosti, terénním a vodohospodářským úpravám a změnám kultury pozemku nezbytný souhlas orgánu ochrany přírody.
- Plán péče pro období 2003 – 2013, Josef Martiško – schválený

#### PP Zlobice

- k.ú. Kuřim, Malhostovice
- výměra 9,71 ha
- zřízena vyhláškou Okresního národního výboru Brno-venkov ze dne 27.9.1990
- přírodní památka leží 1,5 km jihovýchodně od obce Malhostovice, na svazích a úpatí zalesněného kopce Zlobice, nápadné vyvýšeniny v severozápadní části Řečkovicko-kuřimského prolomu, v nadmořské výšce 316 – 394 m
- přírodní památka Zlobice byla zřízena k ochraně přírodě blízkých lesních společenstev a společenstev postagrárních lad na okrajích lesního komplexu, ve kterých se vyskytuje řada vzácných a chráněných teplomilných druhů rostlin, z nichž některé jsou kriticky ohrožené
- přírodní památka má ochranné pásmo, které není zvláště vyhlášeno, a proto jím je podle § 37 odst. 1 zákona území do vzdálenosti 50 m od hranic PP. Na pozemky v ochranném pásmu se vztahuje ustanovení § 37 odst. 2 zákona, podle kterého je ke stavební činnosti, terénním a vodohospodářským úpravám a změnám kultury pozemku nezbytný souhlas orgánu ochrany přírody.
- Plán péče pro období 2006 – 2016, ing. Bučková – neschválený

### **C.I.3. NATURA 2000**

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

V posuzovaném území se nachází tři lokality zařazené do soustavy Natura 2000. Jsou to evropsky významné lokality (EVL) **Malhostovická pecka, Zkamenělá svatba a Zlobice.**

#### EVL Malhostovická pecka

Kód lokality: CZ0622165  
Rozloha: 1,84 ha  
Biogeografická oblast: Kontinentální

- EVL byla navržena z důvodu ochrany tohoto druhu:
  - o č. **2093** koniklec velkokvětý (*Pulsatilla grandis*)
- lokalita se nachází cca 4 km SZ od Kuřimi 0,6 km JJZ od obce Malhostovice, po levé straně silnice do Čebína, severnější ze dvou vápencových výchozů
- geomorfologicky významný vápencový útvar s porosty skalní stepi
- jedná se o stepní lokalitu, dřeviny jsou v území zastoupeny jen roztroušeně, především při jižním úpatí (růže šípková, svída krvavá, trnka obecná), najdeme tu také některé druhy ovocných dřevin a nálet nežádoucího akátu.
- severní svah je kryt převážně vegetací sv. *Seslerio-Festucion pallentis*, zatímco na jižním svahu převládá vegetace sv. *Festucion valesiaca* a sv. *Bromion erecti*



- jedna z nejbohatších populací koniklece velkokvětého (*Pulsatilla grandis*) v širokém okolí (celkový počet je odhadován na 6000 jedinců). Populace je rozptýlena nepravidelně ve všech částech lokality. Jedinečná konfigurace terénu vytváří stanoviště s pestrou škálou abiotických podmínek prostředí, což má vliv i na populaci *Pulsatilla grandis* – v tomto malém území může představovat celkový fenologický posun doby kvetení druhu tři týdny až měsíc, a to z důvodu naprosto odlišných mikroklimatických poměrů na severním a jižním svahu.
- z dalších významných druhů lze jmenovat např. lomikámen trojprstý (*Saxifraga tridactylites*), huseník ouškatý (*Arabis auriculata*), jestřábník hadincovitý (*Hieracium echioides*), tařice horská (*Alyssum montanum*), rozrazil rozprostřený (*Veronica prostrata*), kručinka chlupatá (*Genista pilosa*), ostřice nízká (*Carex humilis*), česnek šerý horský (*Allium senescens* subsp. *montanum*), čisticc přímý (*Stachys recta*) nebo divizna knotovkovitá (*Verbascum lychnitis*).
- lokalita je významná také bohatým výskytem mechorostů

#### EVL Zkamenělá svatba

Kód lokality: CZ0622215  
Rozloha: 0,69 ha  
Biogeografická oblast: Kontinentální

- EVL byla navržena z důvodu ochrany tohoto druhu:
  - o č. **2093** koniklec velkokvětý (*Pulsatilla grandis*)
- lokalita se nachází cca 4 km SZ od Kuřimi 0,9 km JJZ od obce Malhostovice, po levé straně silnice do Čebína, jižnější ze dvou vápencových výchozů
- geomorfologicky významný vápencový útvar s porosty skalní stepi
- dominantu vegetace tvoří mozaika širokolistých a úzkolistých suchých trávníků. Roztroušeně jsou zastoupeny dřeviny, především keře (růže šípková, svída krvavá, trnka obecná) a také spontánně se šířící akát a jasan
- Relativně bohatá populace koniklece velkokvětého (*Pulsatilla grandis*), cca 230 – 260 rostlin. Lokalita leží na okraji areálu druhu.
- z dalších významných druhů lze jmenovat např. lomikámen trojprstý (*Saxifraga tridactylites*), tařice horská (*Alyssum montanum*), rozrazil rozprostřený (*Veronica prostrata*), svízel sivý (*Galium glaucum*) nebo mochna písečná (*Potentilla arenaria*)

#### EVL Zlobice

Kód lokality: CZ0620120  
Rozloha: 61,57 ha  
Biogeografická oblast: Kontinentální

- EVL byla navržena z důvodu ochrany těchto stanovišť:
  - o **6210** Polopřirozené suché trávníky a facie křovin na vápnitých podložích (*Festuco-Brometalia*) (\* význačná naleziště vstavačovitých )
  - o **9170** Dubohabřiny asociace *Galio-Carpinetum*
  - o **9110** Eurosibiřské stepní doubravy
- lesní celek ležící cca 2 km SZ od Kuřimi, mezi Kuřimí a Malhostovicemi
- reliéf tvoří soustava tří kopců s nadmořskou výškou okolo 390 m, které se výrazně zvedají nad okolní krajinu

- jedná se o výběžek rozsáhlého lesního komplexu, který zasahuje do okolní odlesněné a intenzivně obhospodařované krajiny. Ve východní části se dochovaly plochy s přírodními travinnými biotopy
- dominantním typem vegetace na lokalitě jsou hercynské dubohabřiny, které jsou na jižně orientovaných strmých svazích nahrazovány acidofilními teplomilnými doubravami. Mezi oběma jednotkami se vytváří četné přechody. Na okrajích lesních porostů se místy liniově vytvářejí společenstva vysokých mezofilních a xerofylních křovin a bylinných lemů s výskytem teplomilných prvků (*Vincetoxicum hirundinaria*, *Anthericum ramosum*, *Bupleurum falcatum*). Z nelesní vegetace jsou zastoupeny acidofilní suché trávníky, které byly v minulosti poměrně reprezentativní, v současné době jsou ponechány bez odpovídajícího managementu a došlo k jejich degradaci.
- z ochrannářsky významných stanovišť jsou na lokalitě zastoupeny vysoce reprezentativní porosty hercynských dubohabřin (L3.1). Plošně méně rozsáhlé jsou acidofilní teplomilné doubravy s kručinkou chlupatou (L6.5A) a acidofilní suché trávníky (T3.5B).
- v podrostu lesů se vyskytuje řada vzácných a ohrožených druhů rostlin jako např. okrotice bílá (*Cephalanthera damasonium*), dřín jarní (*Cornus mas*), lýkovec jedovatý (*Daphne mezereum*), lilie zlatohlavá (*Lilium martagon*), medovník meduňkolistý (*Melittis melissophyllum*), hlístník hnízdák (*Neottia nidus-avis*), vemeník dvoulistý (*Plantanthera bifolia*), vemeník zelenavý (*Plantanthera chlorantha*). Z kriticky a silně ohrožených druhů je možné zmínit střevíčník pantoflíček (*Cypripedium calceolus*), lýkovec vonný (*Daphne cneorum*) a hvozdík pyšný (*Dianthus superbus*).
- trávníky v západní části území byly v minulosti významnou botanickou lokalitou s výskytem řady vzácných druhů rostlin, např. dvojštítek hladkoplodý proměnlivý (*Biscuitella laevigata* subsp. *varia*), ostřice nízká (*Carex humilis*), kručinka chlupatá (*Genista pilosa*), rozrazil klasnatý (*Pseudolysimachion spicatum*), zvonek moravský (*Campanula moravica*), hvězdnice chlumní (*Aster amellus*). Z nelesních ploch ležících mimo komplex trávníků v západní části je uváděn rovněž koniklec velkokvětý (*Pulsatilla grandis*).

#### **C.I.4. PŘÍRODNÍ PARKY**

---

*Přírodní park je definován v § 12, zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny. Jedná se o území vymezené k ochraně krajinného rázu s významnými estetickými a přírodními hodnotami, které není jinak zvláště chráněno.*

V posuzovaném území se nachází přírodní park **Lysicko**.

##### Přírodní park Lysicko

- zřízen vyhláškou Okresního úřadu Blansko ze dne 20.4.1994
- rozloha 4 070 ha
- posláním parku je zachovat a podpořit přírodní a kulturní hodnoty vyvážené krajiny s optimálními podmínkami pro únosnou individuální rekreaci v přírodě
- členitá vrchovina a plochá hornatina východní části Hornosvratecké vrchoviny, pestrá harmonická krajina s estetickými, ekologickými, přírodovědeckými a kulturními hodnotami, s vysokým rekreačním významem

## C.I.5. VÝZNAMNÉ KRAJINNÉ PRVKY

Významný krajinný prvek (VKP) jako ekologicky, geomorfologicky nebo esteticky hodnotná část krajiny utváří její typický vzhled nebo přispívá k udržení její stability.

Významnými krajinnými prvky jsou dle § 3, zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, lesy, rašeliniště, vodní toky, rybníky, jezera, údolní nivy, tzv. **VKP „ze zákona“**. Dále jsou jimi jiné části krajiny, které **zaregistruje** orgán ochrany přírody dle § 6, zákona č.114/1992 Sb.jako významný krajinný prvek, zejména mokřady, stepní trávníky, remízy, meze, trvalé travní plochy, naleziště nerostů a zkamenělin, umělé i přirozené skalní útvary, výchozy a odkryvy. Mohou jimi být i cenné plochy porostů sídelních útvarů včetně historických zahrad a parků.

Plánovaná rychlostní silnice bude zasahovat řadu VKP „ze zákona“, Jedná se o lesní porosty, vodní toky a rybníky (jejich přehled je uveden v kapitole D.I.10.)

V posuzovaném území se dále nachází i registrované významné krajinné prvky.

### REGISTROVANÉ VKP

#### Dálnice

- k.ú Drásov
- rozloha 3,10 ha
- zřízen veřejnou vyhláškou Okresního úřadu Brno-venkov, Referátu životního prostředí, č.j. ŽP 377/97-Hk, ze dne 21.1.1997
- umělá terénní deprese se zvýšenou hladinou spodní vody vytvořená při stavbě dálničního tělesa, zastoupení vlhkomilných druhů

#### Homole

- k.ú Malhostovice
- rozloha 1,60 ha
- zřízen veřejnou vyhláškou Okresního úřadu Brno-venkov, Referátu životního prostředí, č.j. ŽP 8049/96-Hk, ze dne 14.11.1996
- travní společenstvo na jižních svazích, travobylinná a teplomilná vegetace s bohatou entomofaunou

#### Kotouloska

- k.ú Kuřim a Moravské Knínice
- rozloha 0,50 ha
- zřízen veřejnou vyhláškou Okresního úřadu Brno-venkov, Referátu životního prostředí, č.j. ŽP 6845/200-Hk, ze dne 4.8.2000
- přírodě blízké lesní společenstvo doubrav a ekotonové lemy s výskytem xerothermních druhů

#### U dálnice

- k.ú Drásov
- rozloha 0,25 ha
- zřízen veřejnou vyhláškou Okresního úřadu Brno-venkov, Referátu životního prostředí, č.j. ŽP 377/97-Hk, ze dne 21.1.1997
- antropogenní val nad tokem Lubě, travobylinná a teplomilná vegetace s bohatou entomofaunou

## **C.I.6. ÚZEMÍ HISTORICKÉHO, KULTURNÍHO, NEBO ARCHEOLOGICKÉHO VÝZNAMU**

---

Z hlediska sídelní geografie náleží celé dotčené území k tzv. starému sídelnímu území, tj. k území jehož příhodný georeliéf, přítomnost vodních toků a příznivé klimatické podmínky byly determinující pro vznik osídlení již v mladší době kamenné. Od mladší doby kamenné – neolitu se osídlení soustřeďuje na příznivé polohy do blízkosti vodních toků, kde nastává jeho výrazná koncentrace a opakované osidlování těchto poloh ve všech následných epochách pravěkého až vrcholně středověkého vývoje.

Na katastrálních územích jednotlivých obcí pravidelně dochází k nálezům archeologických předmětů různého stáří. Na většině stávajících lokalit dosud nebyl proveden podrobný archeologický průzkum.

Celé širší zájmové území je nutno klasifikovat jako území archeologického zájmu, t.j. území s archeologickými nálezy ve smyslu § 22 odst. 2 zák. č. 20/1987 Sb. ve znění pozdějších předpisů. Každou stavební činnost nebo zásahy do terénu je nutné s předstihem oznámit Archeologickému ústavu AV ČR Brno. Ohlašovací povinnost vyplývá z § 22 zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči.

## **C.I.7. ÚZEMÍ HUSTĚ ZALIDNĚNÁ A NADMÍRU ZATĚŽOVANÁ**

---

### **ÚZEMÍ HUSTĚ ZALIDNĚNÁ**

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

### **ÚZEMÍ NADMÍRU ZATĚŽOVANÁ**

V posuzovaném koridoru lze považovat za území nadmíru zatěžovaná vlivy z dopravy intravilány obcí přes které prochází stávající silnice I/43, jedná se především o obce Lipůvka, Lažany, Milonice a Závist.

## C.II. STRUČNÁ CHARAKTERISTIKA STAVU SLOŽEK ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ V DOTČENÉM ÚZEMÍ

### C.II.1. OVZDUŠÍ A KLIMA

Zájmové území leží podle Quitt (1971) v klimatické oblasti MT – mírně teplá oblast, a to v jejích klimatických jednotkách MT7 a MT11.

*Tabulka C.1: Klimatické charakteristiky jednotek MT7 a MT11 v zájmovém území – podle Quitt (1971)*

Charakteristika		
	MT7	MT11
Počet letních dní ( $T_{\max} \geq 25 \text{ °C}$ )	30 – 40	40 – 50
Počet dní s průměrnou teplotou 10 °C a více	140 – 160	140 – 160
Počet mrazových dní ( $T_{\min} \leq -0,1 \text{ °C}$ )	110 – 130	110 – 130
Počet ledových dní ( $T_{\max} \leq -0,1 \text{ °C}$ )	40 – 50	30 – 40
Průměrná teplota vzduchu ve °C v lednu	-2 – -3	-2 – -3
Průměrná teplota vzduchu ve °C v červenci	16 – 17	17 – 28
Průměrná teplota vzduchu ve °C v dubnu	6 – 7	7 – 8
Průměrná teplota vzduchu ve °C v říjnu	7 – 8	7 – 8
Průměrný počet dní se srážkami 1 mm a více	100 – 120	90 – 100
Srážkový úhrn ve vegetačním období (IV – IX)	400 – 450	350 – 400
Srážkový úhrn v zimním období (X – III)	250 – 300	200 – 250
Počet dní se sněhovou pokrývkou	60 – 80	50 – 60
Počet zamračených dní (oblačnost větší než 8/10)	120 – 150	120 – 150
Počet jasných dní (oblačnost menší než 2/10)	40 – 50	40 – 50

Základní charakteristiky klimatické jednotky uvádí *Tabulka C.1*. Jejich slovní popis je následující:

- **MT7** – normálně dlouhé, mírné, mírně suché léto, přechodné období je krátké, s mírným jarem a mírně teplým podzimem, zima je normálně dlouhá, mírně teplá, suchá až mírně suchá s krátkým trváním sněhové pokrývky.
- **MT11** – dlouhé léto, teplé a suché, přechodné období krátké s mírně teplým jarem a mírně teplým podzimem, zima je krátká, mírně teplá a velmi suchá s krátkým trváním sněhové pokrývky.

Podle Demek – Novák (1992) je celoroční úhrn globálního slunečního záření (pro období 1951 – 1980) v zájmové oblasti kolem  $3700 \text{ MJ.m}^{-2}$ . Průměrný počet hodin se slunečním svitem za měsíc se v širším zázemí zájmové oblasti pohybuje od 33 hodin v prosinci po 227 hodin v červenci. Roční průměr za období 1951 – 1980 pak činí 1613,8 hodin slunečního svitu. Vysoké průměrné měsíční úhrny slunečního svitu hovoří pro rychlé a pravidelné prohřívání zemského povrchu s příznivým vlivem na rozptyl škodlivých látek v ovzduší.

Průměrná roční teplota vzduchu v zájmovém území je kolem  $7,5 \text{ °C}$ . Průměrné měsíční teploty vzduchu za období 1951 – 1980 byly v lednu, nejchladnějším měsíci roku,  $-3,1 \text{ °C}$  a v červenci, nejteplejším měsíci roku, vystoupily k  $17,4 \text{ °C}$ .

Podle Demek – Novák (1992) je pro zájmové území z makroklimatického hlediska typický severozápadní až severní převládající směr proudění.

Roční chod relativní vlhkosti vzduchu patří v zájmové oblasti ke kontinentálnímu typu. Minimální hodnoty byly (v letech 1951 – 1980) v dotčené oblasti pozorovány v květnu (73%), maximum relativní vlhkosti připadá na listopad a prosinec (88%). Průměrná roční relativní vlhkost vzduchu pro toto období zde činí 80%.

Zájmové území je svými 580 mm srážek dlouhodobého ročního srážkového úhrnu (1901 – 1980) charakterizováno jako sušší, což způsobuje poloha v mírném srážkovém stínu Českomoravské vrchoviny. Z hlediska ročního chodu patří do oblasti kontinentální, vyznačuje se tedy hlavním srážkovým maximem v létě a minimem v zimě.

Z mezoklimatického hlediska je podnebí značně modifikováno členitým reliéfem, hojně jsou teplotní inverze a naopak extrémně suché teplé polohy na jižních svazích.

## **C.II.2. VODA**

---

### **POVRCHOVÉ VODY**

Toky v zájmové oblasti jsou součástí následujících povodí:

4-15-01 Svratka po Svitavu

4-15-02 Svitava

Přehled dílčích povodí, která se nacházejí v posuzovaném území

4-15-01-120/0, 4-15-01-121/0, 4-15-01-122/0, 4-15-01-124/0, 4-15-01-125/0, 4-15-01-142/0,  
4-15-02-044/0, 4-15-02-045/0, 4-15-02-062/0, 4-15-02-065/0

*Abecední přehled vodních toků v posuzovaném území:*

*bezejmenný vodní tok*

- drobný vodní tok, který ústí zprava do Kuřimky, severovýchodně od Kuřimi
- správcem vodního toku je Povodí Moravy

*bezejmenný vodní tok*

- drobný vodní tok, který ústí zleva do Skaličky, severozápadně od obce Skalička
- správcem vodního toku je Lesy ČR

*bezejmenný vodní tok*

- drobný vodní tok, který ústí zprava do Lubě, severozápadně od obce Újezd u Černé Hory
- správce vodního toku není znám

*bezejmenný vodní tok*

- drobný vodní tok, který ústí zleva do Litkova, západně od obce Skalice nad Svitavou
- správcem vodního toku je Lesy ČR

*bezejmenný vodní tok*

- drobný vodní tok, který ústí zprava do Žerůtského potoka, východně od obce Býkovice
- správcem vodního toku je ZVHS-RK Brno

*Býkovka*

- drobný vodní tok, pramení u Kozárova a ústí zprava do Svitavy u Rájce-Jestřebí
- plocha povodí je 68,8 km<sup>2</sup>, délka 15,2 km a průtok u ústí 0,27 m<sup>3</sup>.s<sup>-1</sup>
- správcem vodního toku je ZVHS-RK Brno

*Kuřimka*

- významný vodní tok, pramení u Šebrova a ústí zleva do Svratky u Veverské Bítýšky
- plocha povodí je 49 km<sup>2</sup>, délka toku 15,6 km a průtok u ústí 0,08 m<sup>3</sup>.s<sup>-1</sup>
- správcem vodního toku je Povodí Moravy

*Lipůvka*

- drobný vodní tok, který ústí zprava do Kuřimky, severovýchodně od Kuřimi
- správcem vodního toku je ZVHS-RK Brno

*Lubě*

- drobný vodní tok, pramení severovýchodně od Rašova a ústí zleva do Svratky u Březiny
- plocha povodí je 82,1 km<sup>2</sup>, délka toku 23,5 km a průtok u ústí 0,17 m<sup>3</sup>.s<sup>-1</sup>
- správcem vodního toku je ZVHS-RK Brno

*Luční potok*

- drobný vodní tok, který ústí zprava do Kuřimky, severně od Kuřimi
- správcem vodního toku je ZVHS-RK Brno

*Lysický potok*

- drobný vodní tok, který ústí zleva do Býkovky
- správcem vodního toku je ZVHS-RK Brno

*Skalička*

- drobný vodní tok, který ústí zprava do Lubě
- správcem vodního toku je Lesy ČR

*Úmoří*

- drobný vodní tok, pramení jižně od Rozseče a ústí zprava do Svitavy u Skalice nad Svitavou
- plocha povodí je 61,9 km<sup>2</sup>, délka toku 15,2 km a průtok u ústí 0,25 m<sup>3</sup>.s<sup>-1</sup>
- správcem vodního toku je ZVHS-RK Brno

*Uninský potok*

- drobný vodní tok, který ústí zprava do Lubě
- správcem vodního toku je ZVHS-RK Brno

*Výpustek*

- drobný vodní tok, který ústí zleva do Úmoří
- správcem vodního toku je ZVHS-RK Brno

*Žerůtský potok*

- drobný vodní tok, který ústí zprava do Lysického potoka
- správcem vodního toku je ZVHS-RK Brno

*Vodní plochy v posuzovaném území:*

*V slatinách*

- k.ú. Sebranice, při stávající sinici I/43
- zazemňující vodní plocha vázaná na výkop *Staré dálnice*

*Rybník*

- k.ú. Sebranice, na soutoku Výpustku a bezejmenného vodního toku

## PODZEMNÍ VODY

Z hlediska typu hydrogeologického prostředí můžeme v posuzovaném koridoru nalézt jak průlinové, tak i puklinové kolektory a jejich přechodové formy. V okolí Kuřimi je to puklinový kolektor připovrchové zóny rozvolnění granodioritů. V oblasti Drásova a Malhostovic je to nepravidelné střídání většího počtu izolátorů a průlinových kolektorů vodorovně uložených neogenních sedimentů severní části Boskovické brázd. Mezi Všechovicemi a Černou Horou je to nepravidelné střídání většího počtu izolátorů a vrstevných průlinovo-puklinových kolektorů v sedimentech permokarbonu Boskovické brázd. Severní část území je to nepravidelné střídání většího počtu izolátorů a průlinových vrstevných kolektorů v jílech a píscích bádenu.

Dle hydrogeologické rajonizace prochází trasa posuzovaného záměru těmito rajóny:

- 522 Boskovická brázda
- 657 Krystalinikum brněnské jednotky

Z hlediska využitelnosti pro zásobování pitnou vodou náleží území do kategorie II (dle ukazatelů ČSN 83 0611b), jedná se tedy o vodu vyžadující složitější úpravu. Kritickou složkou lokálně zhoršující vymezenou kvalitu podzemní vody je dusík, vápník, železo a celková mineralizace.

#### VODNÍ ZDROJE

V úseku mezi Černou Horou a Voděrady prochází posuzovaný záměr ochranným pásmem vodního zdroje **Spešov** (pásmo IIb – vnější).

První polovina posuzovaného záměru prochází ochranným pásmem **přehrady Brno** (pásmo III)

Přeložka silnice II/385 na k.ú. Kuřim se nachází v ochranném pásmu **přehrady Brno** (pásmo IIb – vnější).

Dále je rychlostní silnice R43 vedena v blízkosti vodního zdroje **Žernovník a Skalice-Krhov**.

### C.II.3. PŮDA

Půdní kryt v území je výsledkem působení exogenních přírodních faktorů (klíma, voda, vítr, vegetace), tvaru reliéfu a geologického podloží.

#### PŮDNÍ TYPY

Dle morfogenetického klasifikačního systému (MSK) se půdy řešeného území dělí do následujících skupin a typů:

##### Skupina půd illimerických

##### **Šedozem – SM**

Půdy s molickým černozemním Amč-horizontem s méně výrazným humusoeluvialním Ame-horizontem a s výrazným luvickým (organoluvickým) Bth-horizontem, s koloidními povlaky též v celém přechodném B/C-horizontu. Půdotvorným substrátem je spraš. Jsou to přechodné půdy mezi černozeměmi a luvisoly v oblastech lesů lesostepní zóny v sousedství černozemí v nadmořských výškách kolem 200 – 300 m. Půdy jsou ještě sorpčně nasycené, s mírně kyselou reakcí. šedozemě jsou velmi úrodné půdy, jejich výskyt v ČR však není velký.

##### **Hnědozem – HM**

Jsou půdy ze skupiny půd ilimerických, ke se ve větší nebo menší míře projevuje proces eluviace. Geneze probíhá v podmínkách vlhčího klimatu od nadmořských výšek cca 200 m. Půdotvorným substrátem jsou převážně spraše a sprašové hlíny. Hnědozemě jsou obvykle hluboké až velmi hluboké půdy, ornice jsou středně hluboké. Hnědozemě patří k nejlepším obilnářským půdám, s vysokou agronomickou hodnotou.

##### Skupina půd molických

##### **Černozem – ČM**

Černozemě se vytvořily v nejteplejších a nejsušších částech našeho území. Půdotvorným substrátem jsou ve většině případů spraše, v menší míře slinité sedimenty nebo písčité sedimenty. Geneze černozemí je dána specifickou humifikací velmi kvalitní výchozí organické hmoty (stepní společenstvo). Jsou to půdy hluboké až velmi hluboké se středně hlubokou až hlubokou ornici tmavě hnědé až černé barvy s příznivou drobtovitou strukturou. Černozemě jsou agronomicky velmi příznivé půdy.



### Skupina půd hnědých

#### **Kambizem – KM**

Jsou nejrozšířenějším půdním typem v ČR. Typický je proces hnědnutí – zvětrávání a metamorfóza půdního materiálu. Kvalita půd a základní fyzikální, chemické a biologické vlastnosti jsou velmi rozdílné, v závislosti na substrátu. Kambizemě mají nejvíce subtypů, často charakterizujících přechodové formy k dalším půdním typům.

### Skupina půd hydromorfních

#### **Glej – GL**

Gleje jsou typické azonální půdy, rozšířené po celém území republiky. Jsou vázány převážně na nivy vodních toků, terénní deprese a prameniště. Substrátem jsou hlavně nivní uloženiny a deluviální sedimenty. Rozhodujícím půdotvorným procesem je glejový pochod. Glejové půdy mají v důsledku nepříznivých fyzikálních vlastností nízkou agronomickou hodnotu.

### Skupina půd nivních

#### **Fluvizem – FL**

Fluvizemě jsou recentní půdy bez výrazné stratigrafie půdního profilu. Vznikaly na plochách pravidelně podléhajících záplavám. Vyznačují se neostře diferencovaným půdním profilem, pokud do něj nezasahuje glejový proces. Půdní profily nivních půd jsou obvykle velmi hluboké. Ornice je středně hluboká, šedohnědé barvy, různé textury (podle substrátu) a většinou porušené drobtovité struktury. Agronomická hodnota spočívá ve skutečnosti, že mají velmi příznivý vodní režim a jsou vhodnými zemědělskými půdami také pro výskyt zdrojů závlahové vody ve své blízkosti.

## TŘÍDY OCHRANY ZPF

*Dle metodického pokynu odboru ochrany lesa a půdy Ministerstva životního prostředí ČR č.j. OOLP/IO67/96 ze dne 1.10.1996, platným dnem 1. ledna 1997, byla zemědělská půda rozdělena, podle kvality, do pěti tříd ochrany. Tyto třídy určují různou míru možnosti vlnění půd ze zemědělského půdního fondu (ZPF).*

Hodnocená rychlostní silnice prochází přes půdy, které náleží do všech pěti tříd ochrany.

- **I. třída** – jsou zde zařazeny bonitně nejcenější půdy v jednotlivých klimatických regionech, převážně v plochách rovinných nebo jen mírně sklonitých, které je možno odejmout ze ZPF pouze výjimečně, a to převážně na záměry související s obnovou ekologické stability krajiny, případně pro liniové stavby zásadního významu.
- **II. třída** – zemědělské půdy, které mají v rámci jednotlivých klimatických regionů nadprůměrnou produkční schopnost. Ve vztahu k ochraně zemědělského půdního fondu se jedná o půdy vysoce chráněné, jen podmíněně odnímatelné a s ohledem na územní plánování také jen podmíněně zastavitelné.
- **III. třída** – jsou zde sloučeny půdy s průměrnou produkční schopností a středním stupněm ochrany, které je možno územním plánováním využít pro eventuální výstavbu.
- **IV. třída** – sdruženy půdy s převážně podprůměrnou produkční schopností v rámci příslušných klimatických regionů, jen omezenou ochranou, využitelné pro výstavbu.
- **V. třída** – jsou zde zahrnuty zbývající bonitované půdně ekologické jednotky, které představují zejména půdy s velmi nízkou produkční schopností včetně půd mělkých, velmi svažitéch, hydromorfních, štěrkovitých až kamenitých a erozně nejvíce ohrožených. Většinou jde o půdy s nižším stupněm ochrany s výjimkou vymezených ochranných pásem a chráněných území a dalších zájmů ochrany životního prostředí.

## POZEMKY URČENÉ K PLNĚNÍ FUNKCE LESA (PUPFL)

*Podle zákona o lesích č. 289/1995 Sb., § 3 odst. 1a), se jedná o pozemky s lesními porosty a plochy, na nichž byly lesní porosty odstraněny za účelem obnovy, lesní průseky a nezpevněné lesní cesty, nejsou-li širší než 4 m, a pozemky na nichž byly lesní porosty dočasně odstraněny na základě rozhodnutí orgánu státní správy lesů. Pozemky s lesními porosty jsou v zákoně o lesích rozděleny v § 6 podle převažujících funkcí do tří kategorií, a to na lesy ochranné, lesy zvláštního určení a lesy hospodářské.*

Lesní pozemky dotčené posuzováním záměrem náleží do kategorie lesů hospodářských.

## C.II.4. HORNINOVÉ PROSTŘEDÍ A PŘÍRODNÍ ZDROJE

### GEOLOGICKÉ POMĚRY

Podloží zájmového území je tvořeno brněnským masivem a jeho sedimentárním pokryvem. Posuzovaný koridor je vázán především na tektonickou poruchu boskovické brázdy. Z toho vychází i zastoupení hornin v trase rychlostní silnice.

V prostoru mezi Čebínem a Malhostovicemi vystupují ostrovy devonských vápenců. Výplň boskovické brázdy tvoří zejména permské červené pískovce a jílovce. Tyto vystupují na povrch v centrální části posuzovaného koridoru, v geomorfologickém okrsku Žernovická hrást'.

V nižších polohách jsou mozaikovitě zastoupeny terciérní marinní písky a vápnité jíly. Terciér vystupuje i v šterkopískovém vývoji.

Z pokryvů se uplatňují spraše přerušované fluviaálními, písčitohlinitými sedimenty vodních toků. Velmi rozšířeny jsou písčitohlinité svahoviny.

Zastoupení hornin v území je následující:

*Kvartér:*

- fluviaální a deluviofluviaální písčitohlinité sedimenty (holocén)
- spraše (pleistocén)

*Terciér*

- fluviaální písčité šterky (neogén, pliocén)
- mořské vápnité jíly (neogén, spodní bádén)

*Paleozoikum (perm boskovické brázdy)*

- červenohnědé jílovce, prachovce a jemně až středně zrnité pískovce (autun)
- žlutohnědé až šedohnědé jílovce, prachovce a jemně až středně zrnité pískovce (autun)
- červenohnědé až rezavě hnědé slepence rokytenské facie (autun)

### EROZE

Posuzované území ve své jižní a severní části (tedy Tišnovská kotlina na jihu a Malá Haná na severu) tvoří poměrně velké plochy orné půdy, které mohou být ohroženy větrnou erozí. V centrální části (Žernovická hrást') může na obnažených svazích docházet ke vzniku erozních rýh vlivem vodní eroze.

### STABILITA ÚZEMÍ, SEISMICITA

V posuzovaném území jsou evidovány potencionální sesuvy na k.ú. Malá Lhota. Jedná se o lokality s kódem 4198, 4199 a 4200, rok revize je 1980.

Přímo v trase posuzované rychlostní silnice R43 se žádné aktivní a ni potencionální sesuvy nenacházejí.

V trase ani její bezprostřední blízkosti se nenacházejí žádná poddolovaná území.

### PŘÍRODNÍ ZDROJE

V posuzovaném koridoru se nacházejí zrušená netěžená ložiska cihlářských surovin na k.ú. Bořitov, Býkovice a Voděrady.

Na k.ú. Čebín a Malhostovice se nacházejí ložiska vápence, která jsou chráněna následujícími instituty dle zákona 44/1988 Sb. (horní zákon):

Chráněné ložiskové území

název CHLÚ:	<b>Malhostovice</b>
číslo:	7154300000
surovina:	vápenec vysokoprocentní

k.ú.: Malhostovice  
– CHLÚ je vymezeno kolem Malhostovické pecky

Bilancované ložisko – výhradní

název ložiska: **Čebín**  
číslo Geofondu: 306460000  
surovina: vápenec vysokoprocentní  
organizace: LB Cemix, s.r.o. Čebín  
k.ú.: Čebín  
– ložisko se nachází v jihovýchodním úbočí kopce Čebínka

název ložiska: **Malhostovice**  
číslo Geofondu: 31543000  
surovina: vápenec vysokoprocentní  
organizace: Českomoravský cement, a.s.  
k.ú.: Malhostovice  
– ložisko zabírá Malhostovickou pecku

Dobývací prostor těžby

název prostoru: **Čebín**  
číslo Geofondu: 86000600  
nerost: vápenec k výrobě vápna  
surovina: vápenec vysokoprocentní  
organizace: LB Cemix, s.r.o. Čebín  
k.ú.: Čebín  
– dobývací prostor se nachází v jihovýchodním úbočí kopce Čebínka

## C.II.5. FLÓRA, FAUNA A EKOSYSTÉMY

### BIOGEOGRAFICKÉ ZAČLENĚNÍ

Bohatství a rozmanitost živé přírody od topické až po planetární úroveň vystihují dvě soustavy biogeografických členění – **individuální a typologické**.

Cílem **individuálních členění** je vystihnout rozdíly v biotě, dané geografickou polohou území. Individuální regionalizací jsou vymežovány neopakovatelné, z určitého hlediska relativně homogenní celky, lišící se do různé míry složením bioty. Individuální členění vyzdvihuje jedinečné, neopakovatelné vlastnosti daného území. Individuální jednotky jsou biogeografická **provincie**, biogeografická **podprovincie** a biogeografický **region** (bioregion).

Cílem **typologických členění** je vymežit typy, tj. řady územně nesouvislých segmentů krajiny, které se v krajině opakují, mají podobné ekologické podmínky, kterým odpovídá relativně podobná biota. Typologické členění vyzdvihuje opakovatelnost v krajině. Typologickou jednotkou je **biochora**.

Zájmové území se nachází v biogeografické **provincii střeoevropských listnatých lesů**, na území **podprovincie hercynské**. Dle aktuálního biogeografického členění ČR (Culek a kol. 1996) prochází záměr severním výběžkem **bioregionu Brněnského (1.24)**.

Z typologického hlediska je silnice vedena na území šesti biochor:

#### **3BE Erované plošiny na spraších 3. v.s. – homogenní**

Substrát tvoří spraše, ve vlhčích územích přecházející do sprašových hlín.

Potencionální přirozenou vegetací tvoří hercynská černýšová dubohabřina (*Melampyro nemorosi-Carpinetum*), na ojedinělých výchozech kyselého podloží v mozaice s acidofilními doubravami ze svazu *Genisto germanicae-Quercion*. Podél větších potoků se dá předpokládat niva s vegetací asociace *Pruno-Fraxinetum*. V loukách je

nejpravděpodobnější výskyt mezofilních porostů svazu *Arrhenatherion*, na vlhkých místech svazů *Calthion* i *Molinion*.

V současném využití krajiny převažují velká pole, ohraničená stržemi a příkopy, vzácněji sady, komunikacemi a lesy. Rozložení lesů je nerovnoměrné.

### **3BL Erodované plošiny na permu 3. v.s. – kontrastně-similární**

Substrát tvoří rudohnědé permské jílovce prachovce, arkózy a vzácně i odolnější slepence.

Základním typem potenciální přirozené vegetace jsou hercynské černýšové dubohabřiny (*Melampyro nemorosae-Carpinetum*), které na okyselených plošinách mohou být nahrazeny acidofilními bikovými doubravami (*Luzulo albidae-Quercetum petraeae*). Podél větších toků se vyskytují ptačincové olšiny (*Stellario-Alnetum glutinosae*). Na odlesněných místech lze nejčastěji očekávat ovsíkové louky (svaz *Arrhenatherion*), v potočnických nivách vlhké louky svazu *Calthion*.

Pole jsou zastoupena především na vrcholových plošinách, kde jsou většinou velká a s minimem rozptýlených dřevin. Typické lesy jsou středně velké, vázané na výraznější kopce, okrajové svahy plošin a některá údolí.

### **3UL Výrazná údolí v neutrálním permu 3. v.s. – kontrastní**

Substrát budují pevnější permské rudohnědé slepence rokytenské facie.

Kostru potenciální přirozené vegetace tvoří hercynské černýšové dubohabřiny (*Melampyro nemorosae-Carpinetum*), které na prudších svazích provázejí acidofilní bikové doubravy (*Luzulo albidae-Quercetum petraeae*), na jižních svazích i fragmenty teplomilných břekových doubrav (*Sorbo torminalis-Quercetum*). V nivách toků lze očekávat ptačincové olšiny (*Stellario-Alnetum glutinosae*). Na holých skalách jsou nevelké fragmenty vegetace svazu *Alyso-Festucion pallentis*.

V současném využití krajiny převažují lesy, které tvoří velké celky přesahující do okolí. Vyskytují se zde kulturní smrčiny, na jižních svazích kulturní bory, častá je však příměs listnatých dřevin. Na skalách je navíc příměs borovice přirozená. Lokálně se v údolí Lubě nacházejí porosty složené z dubu, habru a lip, při okrajích lesů jsou pak akátiny. V údolí Lubě jsou i přirozené a polopřirozené skalní stepi, okrajově chráněné v rámci PP Krkatá bába.

### **-2IA Izolované vrchy na vápencích v suché oblasti 2. v.s. – kontrastní**

Typ biochory je velmi vzácný. Reliéf je tvořen výrazně vystupujícími vrstevmi vápenců. Převážně se jedná o nápadné skalnaté vrchy s převýšením 50 – 200 m (bez úpatí tvořeného jinými horninami).

Potencionální přirozenou vegetaci tvoří dřínové doubravy (*Corno-Quercetum*), pravidelně se zastoupením šípáku. Vyvinuly se tu také méně extrémní teplomilné trávníky, náležející do svazu *Cirsio-Brachypodion pinnati*.

V současném využití krajiny dominují lesy, zpravidla s přirozenou skladbou dřevin. Travní porosty jsou tvořeny stepními trávníky, bývalými pastvinami.

### **2PP Pahorkatiny na neutrálních plutonitech 2. v.s. – similární**

V substrátu převažují biotitické až amfibol-biotitické granodiority s ostrůvky polygenetických hlín, spraší a miocénních sedimentů.

Kostru potenciální přirozené vegetace tvoří hercynské černýšové dubohabřiny (*Melampyro nemorosae-Carpinetum*), na úpatích a stinných svazích s přechody do ostržicových dubohabřin (*Carici pilosae-Carpinetum*). Podél vodních toků jsou nejčastější ptačincové olšiny (*Stellario-Alnetum glutinosae*). Na odlesněných místech lze předpokládat ovsíkové louky svazu *Arrhenatherion*, na vlhkých místech jsou louky svazu *Calthion*.

Lesy převážně náležejí středním a velkým lesním celkům. Ukázkou lesa s přírodě blízkou dřevinnou skladbou (dub, habr) a teplomilnými prvky v podrostu jsou PP Zlobice (s lýkocem vonným a střešníkem pantoflíčkem). Pole jsou většinou velká, zasahující do biochory z okolní krajiny. Na velké ploše zařazené do kategorie sadů se téměř výlučně podílí plochy příměstských zahrádkových kolonií a chatových osad v okolí Brna.

### **2RE Plošiny na spraších 2. v.s. – homogenní**

Substrát tvoří spraše, na povrchu mírně odvápněné. V nivách jsou splachové hlinité sedimenty.

Základní typ potenciální přirozené vegetace tvoří hercynské černýšové dubohabřiny (*Melampyro nemorosae-Carpinetum*). V lokálně teplejších polohách mohou dubohabřiny doprovázet středoevropské mochnové doubravy (*Potentillo albae-Quercetum*). V potočnických nivách lze předpokládat olšové jaseniny (*Pruno-Fraxinetum*). Na odlesněných místech lze předpokládat porosty teplomilných trávníků svazu *Cirsio-Brachypodion pinnati*, na mezických místech ovsíkové louky svazu *Arrhenatherion* a podél toků vegetace vlhkých luk svazu *Calthion*.

Pole zcela dominují, jsou velká, pokrývají rozsáhlá souvislá území. Jednotlivá pole jsou oddělena přímými dlouhými cestami a okresními silnicemi s doprovodem ovocných dřevin.

Lesy jsou velmi vzácné, zpravidla je tvoří pouze nepatrné segmenty na ojedinělých vyšších strmých svazích.

## FLÓRA

Posuzované území se nachází v mezofytiku, ve fyto geografickém okrese 68. Moravské podhůří Vysočiny.

V průlomových údolích se nachází stanovištní mozaika, se segmenty teplomilnými i podhorskými. V území převažuje 3. vegetační stupeň (dubovo-bukový) s významným zastoupením 2., bukovo-dubového stupně.

Botanicky cenná území jsou chráněna v přírodních památkách Čtvrtky za Bořím (travobylinná vegetace s orchiděmi v zářezu *Staré dálnice*), Drásovský kopeček (xerothermní vegetace na vápencovém podloží), Malhostovická pecka (xerothermní vegetace na vápencovém podloží), Krkatá bába (xerothermní vegetace na horninách permu) a Zlobice (lesní a ekotonová společenstva s orchiděmi)

Pro oblast Žernovické hráště jsou typické ostrůvky xerothermní vegetace vázané na výslunné svahy v permských horninách.

## FAUNA

Fauna tohoto regionu je charakterizována jako přechodná mezi třemi podprovinciemi: ze severu a severozápadu hercynskou, z jihu panonskou a z východu s dozníváním vlivů karpatských (např. měkkýši skalnice lepá, vlahovka karpatská). Většinu ochuzené fauny představují lesní druhy, zástupci panonského prvku (ještěrka zelená, kudlanka nábožná aj.) dodnes přežívají na některých xerothermních lokalitách. Vodní toky v území náležejí převážně do pstruhového pásma.

Mezi významné druhy patří:

Savci: ježek východní (*Erinaceus concolor*), myšice malooká (*Apodemus microps*), kuna skalní (*Martes foina*), vrápenec malý (*Rhinolophus hipposideros*), netopýr velký (*Myotis myotis*)

Ptáci: strakapoud jižní (*Dendrocopos syriacus*), cvrčilka slavíková (*Locustella luscinioides*), lejsek malý (*Ficedula parva*), poštolka obecná (*Falco tinnunculus*)

Plazi: ještěrka zelená (*Lacerta viridis*)

Hmyz: kobyłka (*Ephippigera ephippiger*), kudlanka nábožná (*Mantis religiosa*), pestrokřídlec podražcový (*Zerynthia polyxena*).

## EKOSYSTÉMY

Současný stav širšího zájmového území lze charakterizovat jako relativně stabilní mozaiku tvořenou lesními, polními, travobylinnými a vodními ekosystémy, venkovskou krajinou s vysokým stupněm antropogenního zatížení. Charakteristická je značná odlišnost funkční struktury jejich společenstev.

- **Polní ekosystémy** – jsou velmi labilní, a tudíž i citlivé na jakékoliv zásahy. Míru působení negativních účinků je nutno posuzovat s přihlédnutím na antropogenní podmínění (nepřirozenost) těchto ekosystémů.
- **Travobylinné ekosystémy** – citlivě reagují především na změny vodního režimu, klimatických podmínek a chemizmu půdy. Negativní vlivy se projevují velmi rychle a často nevratně vyhubením některých citlivých druhů.
- **Lesní ekosystémy** – rovněž citlivě reagují na téměř veškeré změny (vodní režim, znečištění ovzduší, chemizmus půdy apod.). I když se negativní vlivy neprojevují v krátkém časovém horizontu, je následek lidské činnosti značný a nápravná opatření jsou většinou velmi dlouhodobým procesem.
- **Vodní ekosystémy** – reagují velmi rychle a projevy jsou patrné zejména v živé složce těchto ekosystémů.

## C.II.6. KRAJINA

### GEOMORFOLOGICKÉ POMĚRY

Zájmové území se nachází v provincii Česká vysočina, na rozhraní tří celků – Hornosvratecké vrchoviny, Bobravské vrchoviny a Boskovické brázdy.

Hlavní trasa rychlostní silnice je vázána na Boskovickou brázdou, což je protáhlá, 3 – 10 km široká tektonická sníženina, která probíhá od Moravského Krumlova na jihozápadě až k Moravské Třebové na severovýchodě. Boskovická brázda je rozdělena Žernovickou hrástí na Oslavanskou brázdou na jihozápadě a Malou Hanou na severovýchodě.

Severní obchvat Kuřimi je veden po okraji Kuřimské kotliny, která je severním zakončením Řečkovicko-kuřimského prolomu. Po překonání vyvýšené hrástě Zlobice se napojuje na hlavní trasu rychlostní silnice R43. MÚK Kuřim je umístěna na okraji Tišnovské kotliny, která je již součástí Boskovické brázdy. Tišnovská kotlina představuje severní zakončení Oslavanské brázdy. Typické jsou zde vyvýšeniny vázané na výstupy devonských vápenců, Čebínka, Malhostovická pecka a Drásovský kopeček.

Ve své centrální části překonává hlavní trasa rychlostní silnice Žernovickou hrást' s hluboce zařezaným údolím potoka Lubě a jeho přítoků.

U Černé Hory vstupuje trasa rychlostní silnice do Lysické sníženiny, která je součástí Malé Hané. Reliéf je zde mírně zvlněný.

#### *Přehled geomorfologických jednotek je následující:*

- Česká vysočina (provincie)
  - II – Česko-moravská soustava (subprovincie)
    - IIC – Českomoravská vrchovina (oblast)
      - IIC-4 – Hornosvratecká vrchovina (celek)
        - IIC-4B – Nedvědicá vrchovina (podcelek)
          - IIC-4B-e – Žernovická hrást' (okrsek)
  - IID – Brněnská vrchovina (oblast)
    - IID-1 – Boskovická brázda (celek)
      - IID-1A – Oslavanská brázda (podcelek)
        - IID-1A-b – Tišnovská kotlina (okrsek)
      - IID-1B – Malá Haná (podcelek)
        - IID-1B-d – Lysická sníženina (okrsek)
    - IID-2 – Bobravská vrchovina (celek)
      - IID-2C – Řečkovicko-kuřimský prolom (podcelek)
        - IID-2C-b – Zlobice (okrsek)
        - IID-2C-c – Kuřimská kotlina

### RÁZ KRAJINY

Zákon č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny definuje v § 12 krajinný ráz, kterým je zejména přírodní, kulturní a historická charakteristika určitého místa či oblasti. Je chráněn před činností snižující jeho estetickou a přírodní hodnotu. Zásahy do krajinného rázu, zejména umístování a povolování staveb, mohou být prováděny pouze s ohledem na zachování významných krajinných prvků, zvláště chráněných území, kulturních dominant krajiny, harmonického měřítka a vztahů v krajině.

Krajinný ráz posuzované oblasti je založen na geomorfologické struktuře, která je determinována polohou v tektonicky založené sníženině boskovické brázdy a jejího blízkého okolí. Pro posuzovaný koridor jsou charakteristické kotliny protáhlé v severojižním směru, oddělené různě rozsáhlými hrástěmi. Kotliny mají zvlněný reliéf s mělce zahloubenými vodními toky, přirozené krajinné dominanty jsou vázány na výchozy odolnějších hornin, např. vápencový vrch Čebínka, či pískovcové Chlumy. Kotliny jsou opticky uzavřeny masivy lesních celků, typické jsou průhledy do sousedních krajinných prostorů. Hrástě, které tyto kotliny vymezují mají většinou relativně velkou výškovou členitost s hluboce zařezanými

údolními vodních toků, od kotlin jsou ostře odděleny zlomovými svahy a většinou jsou pokryté lesními porosty.

V posuzovaném území lze vyčlenit několik krajinných prostorů, které se víceméně překrývají s vymezenými geomorfologickými okrsky a jsou poměrně jasně opticky ohraničeny. Jsou to Kuřimská kotlina, Tišnovská kotlina, Žernovická hrást' a Lysická sníženina.

Kuřimská kotlina je ohraničena masivem Babího lomu na východě a masivem Zlobic na severu a západě. Velkou plochu zde zabírá město Kuřim, na jehož okraji se negativně projevují průmyslové areály a výstavby nových příměstských obytných zón, či sídliště panelových domů. Plochy orné půdy nejsou, vzhledem k velikosti kotliny rozsáhlé. Okolní lesní masivy tvořící rekreační zázemí města jsou poměrně blízké a lehce přístupné. Po severním okraji této kotliny, těsně při úpatí masivu Zlobic bude vedena přeložka silnice II/385 (severní obchvat Kuřimi), která přechází přes oblé sedle do Tišnovské kotliny.

Tišnovská kotlina je více otevřená než kotlina Kuřimská. Výraznou dominantu zde tvoří vápencový vrch Čebínka, který je viditelný i ze sousedních krajinných prostorů. Značně negativní projev proto má otevřený vápencový lom v jeho jižním úbočí. Ploché dno Tišnovské kotliny je intenzivně zemědělsky využíváno. Nachází se zde poměrně velké vesnice Čebín, Drásov a Malhostovice. Negativně se projevuje průmyslový areál severovýchodně od Čebína a areály zemědělských družstev. V Tišnovské kotlině bude umístěna MÚK Kuřim, která i přes svou rozsáhlost bude opticky poměrně dobře ukryta mezi kopcem Čebínka a masivem Zlobic. Hlavní trasa R43 je pak dále vedena středem východní části Tišnovské kotliny, mezi obcemi Drásov a Malhostovice a kolem obce Všechnovice stoupá do plošně rozsáhlé Žernovické hrásti.

Žernovická hrást' je tektonicky vyzdvižená kra permských sedimentů boskovické brázdy. Výškově je značně členitá s hluboce zařezanými údolními vodních toků, především Lubě. Přírodně cenné jsou výslunné stráně s mělkými půdami na skalním podloží. Geomorfologickou zajímavostí je skupina skalních věží zvaná Krkatá bába, která se nachází v údolí Lubě. Typické je mozaikovitě rozdělení lesních celků a menších zemědělských ploch. Vesnice jsou malé, bez negativních projevů průmyslových ploch a nově vznikajících obytných zón příměstského typu, pouze se zemědělskými družstvy. Hlavní trasa rychlostní silnice je zde vedena na náspech a v zářezích, přes údolí Lubě, v těsné blízkosti Krkaté báby bude umístěna estakáda.

Západně od Černé Hory trasa rychlostní silnice klesá do Lysické sníženiny, pro kterou je typické příčné střídání oblých hřbetů a zahloubených údolí vodních toků. Výraznou krajinnou dominantu tvoří pískovcové vrcholy Malého a Velkého Chlumu. Lysická sníženina je směrem severovýchodu opticky otevřená v pokračování Boskovické brázdy. Ve využití krajiny převládá zemědělská půda s velkými celky sadů u Lysic. V současné krajině je velmi dobře patrné opuštěné těleso *Staré dálnice*, především pak jeho zářezové partie.

## **C.II.7. OBYVATELSTVO**

---

### Bořitov

- počet obyvatel je 1242
- katastrální výměra je 992 ha
- trasa rychlostní silnice R43 prochází k.ú v délce 1 320 m, nachází se v jeho západní části
- na k.ú. Bořitov bude umístěna MÚK Černá Hora a přivaděč Černá Hora s okružní křižovatkou
- součástí stavby je most přes levostranný přítok Býkovky v km 31,895

- ÚPD: **Územní plán sídelního útvaru obce Bořitov** – A.A.A. Ateliér architektury Blansko s.r.o., Blansko, ing.arch. Pavel Holouš, prosinec 2000
- vedení rychlostní silnice R43 je zakresleno v souladu s Oznámením EIA
- současný tvar MÚK Černá Hora a přivaděč s okružní křižovatkou byl zahrnut v 1. změně územního plánu, která byla schválena v září 2005
- rychlostní silnice R43, včetně MÚK Černá Hora, přivaděče a okružní křižovaty je zařazena jako veřejně prospěšná stavba

#### Býkovice

- počet obyvatel je 173
- katastrální výměra je 512ha
- trasa rychlostní silnice R43 zasahuje východní cíp k.ú., v délce cca 110 m
- součástí stavby je most přes Žerůtský potok v km 32,800
- ÚPD: **Územní plán obce Býkovice** – ing. arch. Jaroslav Tušer, Brno, červenec 2002
- záměr je v souladu ÚPD obce
- rychlostní silnice R43 je zařazena jako veřejně prospěšná stavba

#### Čebín

- počet obyvatel je 1564
- katastrální výměra je 717 ha
- posuzovaný záměr zabírá severovýchodní část k.ú., hlavní trasa R43 zde prochází v délce 800 m
- na k.ú. Čebín má posuzovaný úsek rychlostní silnice R43 svůj počátek, v km 18,200, dále zde bude umístěna MÚK Kuřim, přeložka silnice II/385 (severní obchvat Kuřimi)
- součástí stavby je přeložka silnice III/38529
- ÚPD: **Územní plán obce Čebín** – Architektonicko-urbanistická projekční kancelář, ing.arch Alena Košťálová, Brno, duben 2000.
- záměr je v souladu ÚPD obce, trasování dle Dopravoprojektu
- rychlostní silnice R43 je zařazena jako veřejně prospěšná stavba

#### Černá Hora

- počet obyvatel je 1600
- katastrální výměra je 1924 ha
- rychlostní silnice R43 prochází severovýchodním výběžkem k.ú., v délce 1 080 m
- součástí stavby je most přes Býkovku v km 30,292 a most přes silnici III/37720 v km 31,000
- ÚPD: **Územní plán sídelního útvaru Černá hora** – Urbanistické středisko Brno spol. s r.o., ing.arch. Hana Berková, prosinec 1994.
- záměr je v souladu ÚPD obce
- rychlostní silnice R43 je zařazena jako veřejně prospěšná stavba (v trase *Staré dálnice*)

#### Drásov

- počet obyvatel je 1147
- katastrální výměra je 1080 ha
- rychlostní silnice R43 je vedena při východním okraji k.ú., v délce 2 780 m
- součástí stavby je most na přeložce silnice III/38529 v km 19,258, most přes silnici II/379 a most přes vodní tok Lubě v km 20,364
- ÚPD: **Územní plán sídelního útvaru Drásov** – ing. arch. Zdenka Kramolišová, Brno, červen 1996.
- záměr je v souladu ÚPD obce, trasování je dle studie Dopravoprojektu
- zpracovává se Koncept nového územního plánu, kde je trasování zcela v souladu
- rychlostní silnice R43 je zařazena do veřejně prospěšných staveb



### Drnovice

- počet obyvatel je 1126
- katastrální výměra je 799 ha
- rychlostní silnice R43 prochází ve východní části k.ú., v délce 1 400 m
- součástí stavby je most přes potok Úmoří v km 36,377 a most přes přeložku silnice III/3764 v km 36,661
- ÚPD: **Územní plán obce Drnovice** – Urbanistické středisko Brno spol. s r.o., ing. arch B. Šnyrchová, červen 1997.
- rychlostní silnice R43 je zakreslena ve stopě *Staré dálnice*, navíc je zakreslena MÚK s přeložkou silnice II/150
- rychlostní silnice R43 není zařazena jako veřejně prospěšná stavba

### Hluboké Dvory

- počet obyvatel je 74
- katastrální výměra je 438 ha
- rychlostní silnice R43 prochází jihovýchodní částí k.ú., v délce 2 460 m
- součástí stavby je most na přeložce polní cesty v km 25,191 estakáda přes údolí pravostranného přítoku Lubě o délce 278 m v km 25,865
- ÚPD: **Územní plán obce Hluboké Dvory** – ing. arch. Jana Janíková, březen 2001.
- záměr je v souladu ÚPD obce
- rychlostní silnice R43 je zařazena jako veřejně prospěšná stavba v 1. změně územního plánu

### Kuřim

- počet obyvatel je 9601
- katastrální výměra je 1737 ha
- na k.ú. Kuřim se nachází přeložka silnice II/385 (severní obchvat Kuřimi) a MÚK Kuřim-východ
- ÚPD: **Územní plán sídelního útvaru Kuřim** – Studio Z Brno, ing.arch. Václav Zemánek, srpen 1998.
- trasování přeložky silnice II/385 je v souladu s grafickou částí ÚPD (trasování dle Dopravoprojektu)
- veřejně prospěšné stavby nejsou v textové části vymezeny

### Lubě

- počet obyvatel je 101
- katastrální výměra je 354 ha
- rychlostní silnice R43 prochází v jihovýchodní části k.ú., v délce 925 m
- součástí stavby je estakáda přes údolí Lubě délky 278 m v km 26,345
- ÚPD: **Územní plán obce Lubě** – A.VE.STUDIO, Architektonicko-urbanistický ateliér, ing.arch. Helena Kočišová, květen 2005.
- záměr je v souladu ÚPD obce
- rychlostní silnice R43 je zařazena jako veřejně prospěšná stavba

### Lysice

- počet obyvatel je 1850
- katastrální výměra je 1070 ha
- rychlostní silnice R43 prochází k.ú. v jeho východní části, v délce 3 540 m
- součástí stavby je most na přeložce silnice II/376 v km 33,725, most přes Lysický potok v km 34,700 a most na přeložce silnice III/3767 v km 35,400
- ÚPD: **Územní plán obce Lysice** – Urbanistické středisko Brno spol. s r.o., květen 2004.
- záměr je v souladu ÚPD obce
- rychlostní silnice R43 je zařazena do veřejně prospěšných staveb

#### Malá Lhota

- počet obyvatel je 121
- katastrální výměra je 264 ha
- rychlostní silnice R43 prochází severozápadní částí k.ú. v délce 1 360 m
- součástí stavby je most přes přeložku polní cesty v km 27,278
- ÚPD: **Územní plán obce Malá Lhota** – Atelier ERA, Brno, ing. arch. Jiří Fixel, březen 2003
- záměr je v souladu ÚPD obce
- rychlostní silnice R43 je zařazena jako veřejně prospěšná stavba

#### Malhostovice

- počet obyvatel je 472
- katastrální výměra je 1150 ha (k.ú. Malhostovice a k.ú. Nuzířov)
- rychlostní silnice R43 prochází po západní hranici k.ú. v délce 1 370 m
- ÚPD: **Územní plán obce Malhostovice-Nuzířov** – Ateliér Projektis Brno, Jarmila Haluzová, Brno, červen 1999
- záměr je v souladu ÚPD obce
- rychlostní silnice R43 je vedena jako veřejně prospěšná stavba

#### Moravské Knínice

- počet obyvatel je 753
- katastrální výměra je 1239 ha
- posuzovaný záměr zasahuje na k.ú. v jeho severním výběžku
- bude zde situována větev MÚK Kuřim a přeložka silnice II/385 (severní obchvat Kuřimi)
- ÚPD: **Územní plán obce Moravské Knínice** – ing. arch. Jaroslav Kratochvíl, ing. arch. Alfred Knopp, Brno, 2000.
- záměr je v souladu ÚPD obce, trasování dle Dopravoprojektu
- rychlostní silnice R43 je vedena jako veřejně prospěšná stavba

#### Sebranice

- počet obyvatel je 528
- katastrální výměra je 803 ha
- posuzovaný úsek rychlostní silnice R43 je na k.ú. Sebranice ukončen v km 39,000 a provizorně napojen na stávající silnice I/43
- součástí stavby je most přes potok Výpustek v km 38,345
- ÚPD: **Územní plán obce Sebranice** – Urbanistické středisko Brno spol. s r.o., ing.arch. Emil Navrátil, květen 2003.
- záměr je v souladu ÚPD obce
- rychlostní silnice R43 je zařazena jako veřejně prospěšná stavba

#### Skalička

- počet obyvatel je 119
- katastrální výměra je 159 ha
- rychlostní silnice R43 zasahuje k.ú. pouze okrajově, v jeho západní části
- ÚPD: **Územní plán obce Skalička** – Ateliér Projektis Brno, Jarmila Haluzová, Brno, červenec 2002
- záměr je v souladu ÚPD obce
- rychlostní silnice R43 není vedena jako veřejně prospěšná stavba

#### Voděrady

- počet obyvatel je 439
- katastrální výměra je 445 ha
- rychlostní silnice pólí k.ú. v jeho nejužším místě, v délce 500 m
- bude zde umístěna MÚK Rohatec v km 43,209

- součástí stavby je most na přeložce silnice III/3765 v km 37,780
- ÚPD: **Územní plán Obce Voděrady** – Urbanistické středisko Brno, spol. s r.o., Brno, ing. arch. Emil Navrátil, květen 2005
- záměr je v souladu ÚPD obce
- rychlostní silnice R43 je vedena jako veřejně prospěšná stavba

#### Všechovice

- počet obyvatel je 181
- katastrální výměra je 511 ha
- rychlostní silnice prochází jihovýchodní částí k.ú., v délce 690 m
- součástí stavby je most přes přeložku silnice III/37914 v km 22,532, most přes Uninský potok v km 22,676 a most přes Skaličku v km 23,850
- na hranici k.ú. Všechovice a k.ú. Drásov bude přeložena silnice III/37913 v délce 1,042 km
- ÚPD: **Územní plán obce Všechovice** – Ateliér Projektis Brno, Jarmila Haluzová, Brno, květen 2001
- záměr je v souladu ÚPD obce
- rychlostní silnice R43 je vedena jako veřejně prospěšná stavba

#### Žernovník

- počet obyvatel je 192
- katastrální výměra je 287 ha
- rychlostní silnice R43 prochází jihovýchodní částí k.ú., v délce 1 710 m
- součástí stavby je most přes přeložku silnice III/37715 v km 28,627, most na polní cestě v km 29,181 a most přes silnici II/377
- ÚPD: Obec nemá schválen územní plán, zpracovává se koncept: **Územní plán obce Žernovník** – ing. arch. Michal Kotásek, březen 2005
- záměr je v souladu s konceptem ÚPD obce
- rychlostní silnice R43 je vedena jako veřejně prospěšná stavba

## C.II.8. HMOTNÝ MAJETEK A KULTURNÍ PAMÁTKY

### HMOTNÝ MAJETEK

V trase navrhované rychlostní silnice se nachází několik hospodářských staveb, které bude nezbytné asanovat. Jejich přehled uvádí *Tabulka C.2*.

*Tabulka C.2: Přehled demolic*

<i>km</i>	<i>katastrální území</i>	<i>popis objektu</i>
18,830	Čebín	hospodářský objekt
30,200	Žernovník	skládková plocha s drobnými objekty, SÚS Blansko

### KULTURNÍ PAMÁTKY

V širším zájmovém území se nachází řada památkových objektů. Jedná se především o světské a církevní budovy, kamenné sochy, sloupy, kříže u cest a o měšťanské domy s výrazným projevem místní lidové architektury.

Přímo v trase *varianty Aktivní*, ani v jejím nejbližším okolí, se nenachází žádný památkově chráněný objekt, ani objekt, který by byl přihlášen k registraci do Státního seznamu nemovitých kulturních památek.

## D. ÚDAJE O VLIVECH ZÁMĚRU NA VEŘEJNÉ ZDRAVÍ A NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

### D.I. CHARAKTERISTIKA MOŽNÝCH VLIVŮ A ODHAD JEJICH VELIKOSTI, SLOŽITOSTI A VÝZNAMNOSTI

Vzhledem k charakteru a rozsahu záměru byly u *varianty Nulové* vyhodnoceny a posouzeny pouze vlivy na ovzduší a hlukovou situaci a následně rámcově vyhodnoceny možné dopady na obyvatelstvo.

#### D.I.1. VLIVY NA OBYVATELSTVO, VČETNĚ SOCIÁLNĚ EKONOMICKÝCH VLIVŮ

Hlavní negativní vlivy posuzovaného záměru na veřejné zdraví jsou hluk a znečišťování ovzduší z automobilové dopravy. Tyto charakteristiky jsou, vzhledem ke své závažnosti, popsány v následujících samostatných kapitolách *D.I.2 Vlivy na ovzduší a klima* a *D.I.3 Vlivy na hlukovou situaci*.

#### POPIS VÝZNAMNÝCH ÚSEKŮ POSUZOVANÉHO ZÁMĚRU Z HLEDISKA FAKTORU POHODY OBYVATEL

Z hlediska faktoru pohody, jenž ovlivňuje veřejné zdraví, zasluhují zvláštní pozornost úseky v nichž se silnice přibližuje, či prochází obytným územím.

##### varianta Nulová

#### **km 2,500 – 3,500**

V tomto úseku prochází silnice I/43 obcí Lipůvka. Přímé negativní účinky provozu na stávající silnici budou neustále narůstat (hluk, imise) a bude se také zvyšovat riziko nehodovosti a dělicí efekt komunikace v území. Tento efekt je navíc umocněn tím, že silnici z obou stran lemuje obytná zástavba.

#### **km 4,000 – 5,500**

V tomto úseku prochází silnice I/43 obcí Lažany. Přímé negativní účinky provozu na stávající silnici budou neustále narůstat (hluk, imise) a bude se také zvyšovat riziko nehodovosti a dělicí efekt komunikace v území. Tento efekt je navíc umocněn tím, že silnici z obou stran lemuje obytná zástavba.

#### **km 6,500**

V tomto úseku silnice I/43 těsně míjí obec Milonice. Přímé negativní účinky provozu na stávající silnici budou neustále narůstat (hluk, imise) a bude se také zvyšovat riziko nehodovosti a dělicí efekt komunikace v území.

#### **km 7,000 – 7,500**

V tomto úseku silnice I/43 těsně míjí obec Závist. Přímé negativní účinky provozu na stávající silnici budou neustále narůstat (hluk, imise) a bude se také zvyšovat riziko nehodovosti a dělicí efekt komunikace v území.

### **km 11,500 – 12,500**

V tomto úseku silnice I/43 těsně míjí obec Černá Hora. Přímé negativní účinky provozu na stávající silnici budou neustále narůstat (hluk, imise).

*Obecně lze říci, že eliminace výsledných negativních projevů z dopravy bude na vytipovaných úsecích prakticky nemožná a negativní vlivy budou mít s nárůstem intenzit projíždějících vozidel stoupající tendenci.*

#### **varianta Aktivní**

##### Období výstavby

Výstavba navrhované rychlostní silnice a nových křižovatek bude představovat zátěž v místech blízkých obytných území a v obcích. V rámci závěru projektové přípravy stavby bude nutno v plánu organizace výstavby (POV) řešit režim prací a dopravní trasy tak, aby obtěžování obyvatelstva bylo v maximální možné míře eliminováno.

##### Období provozu

### **km 19,500 – 20,500**

Rychlostní silnice se zde prochází v souladu s platnou ÚPD mezi obcemi Drásov a Malhostovice. Vzdálenost mezi silnicí a nejbližšími rodinnými domy ve východní části Malhostovic je cca 50 metrů.

### **km 28,000**

Rychlostní silnice zde prochází v souladu s platnou ÚPD v těsné blízkosti obce Malá Lhota. Vzdálenost mezi silnicí a nejbližšími rodinnými domy ve východní části obce je cca 50 metrů.

### **km 30,500 – 31,500**

Rychlostní silnice je zde odkloněna ze zářezu v trase *Staré dálnice* a na náspu se přibližuje k zástavbě a k rozvojovým plochám pro bydlení obce Černá Hora.

*Obecně lze říci, že na vytipovaném úseku je možné negativní důsledky z dopravy zmírnit, či úplně eliminovat, především realizací protihlukových opatření a vhodnými vegetačními úpravami.*

## **SOCIÁLNÍ A EKONOMICKÉ VLIVY**

### **varianta Nulová**

#### *Pozitivní*

Pozitivní dopady zachování dopravy ve *variantě Nulové* nelze ze sociálního a ekonomického hlediska do budoucna předpokládat.

#### *Negativní*

Zcela zásadním negativním dopadem bude neudržitelný nárůst tranzitní dopravy v centru všech dotčených obcí, což může vést až k rozdělení sídel na dvě části.

### **varianta Aktivní**

#### *Pozitivní*

Realizace posuzovaného záměru odvede tranzitní dopravu z obcí na stávající silnici I/43, což povede ke zklidnění center těchto obcí s podstatným omezením všech negativních dopadů.

Zvýší a zlepší se dopravní dostupnost regionu, což přispěje k ekonomickému rozvoji a zvýšení počtu pracovních míst.

#### *Negativní*

Na katastru obce Čebín a Žernovník dojde k nutnosti demolice několika hospodářských budov (viz kapitola C.II.8.)

## D.I.2. VLIVY NA OVZDUŠÍ A KLIMA

### VLIV NA KVALITU OVZDUŠÍ

#### **Obecné aspekty imisního znečištění**

Termínem oxidy dusíku (NO<sub>x</sub>) je označována směs oxidu dusičitého – NO<sub>2</sub> a dusnatého – NO. Jsou nejen součástí výfukových plynů, ale i emisí z každého spalování. Ve spalovacích motorech je uvolňován NO, který se vzdušným kyslíkem rychle oxiduje na NO<sub>2</sub>, plyn palčivého, dusivého zápachu, čichově patrný od koncentrací 200 – 400 µg.m<sup>-3</sup>. Při koncentracích 3000 – 9000 µg.m<sup>-3</sup> vyvolává změny plicních funkcí (vzestup dýchacího odporu) u zdravých osob po 10 – 15 minutách. U lidí trpících zánětem průdušek se dýchací funkce zhoršují při 3000 µg.m<sup>-3</sup> již po 5 minutách. Nejcitlivější jsou astmatici, jejichž stav se začíná zhoršovat (při 30 minutové expozici) již od koncentrací kolem 500 – 600 µg.m<sup>-3</sup>. U zdravých osob byly při delší expozici některé reakce dýchacích funkcí zjištěny při koncentracích nad 2000 µg.m<sup>-3</sup>.

Oxidy dusíku nejsou ovšem zdaleka jedinou škodlivinou z výfukových plynů. Zhruba souběžně s jejich imisemi rostou vlivem automobilové dopravy v ovzduší i koncentrace dalších škodlivých látek – oxidu uhelnatého (CO), karcinogenních a dráždivých uhlovodíků, toxických kovů a dalších.

Z poznatků o rozptylu výfukových plynů ve venkovním ovzduší a přípustných koncentrací je možno s jistotou předpokládat, že imise oxidu uhelnatého zůstanou v přílehlých obcích hluboko pod stanoveným limitem. Ani oxidy síry a olovo nemají v předpokládaných koncentracích přímý zdravotní význam.

S určitým zdravotním rizikem jsou spojeny imise polycyklických aromatických uhlovodíků (PAU), vznikajících při nedokonalém spalování materiálů organického původu a tedy i pohonných hmot spalovacích motorů.

Je známo více než 100 různých PAU, karcinogenní účinky mají jen některé. Relativně konstantně se v prostředí znečištěném výfukovými plyny vyskytuje benzo(a)pyren, známý jako látka rakovinotvorná. Účinek látek tohoto typu je pokládán za bezprahový, každé jejich množství je potenciálním rizikem. Toto riziko bude ovšem v posuzované situaci velmi malé, spíše teoreticky odvozené, zřejmě nemůže vést k rozpoznatelnému nárůstu počtu případů rakoviny.

#### **Způsob výpočtu imisního zatížení a použité limity**

K predikci imisního zatížení, tj. imisních koncentrací hlavních škodlivin emitovaných silničním provozem, byl použit modelový výpočet dle metodiky SYMOS'97.

Model je založen na aplikaci stacionárního řešení difúzní rovnice za předpokladu, že rozptyl znečišťujících látek se řídí Gaussovým normálním rozdělením. Imisní koncentrace  $c$  [µg.m<sup>-3</sup>] dle metodiky SYMOS'97 je pak vyjádřena poměrně složitým matematickým vztahem upraveným pro výpočet imisních koncentrací z mobilních zdrojů (silnice jako liniový zdroj znečišťování).

Základní vyhodnocení imisního zatížení škodlivinami emitovanými silničními motorovými vozidly vychází z komparace vypočtených imisních koncentrací znečišťujících látek v referenčních bodech s povolenými imisními limity stanovenými přílohou č. 1 Nařízení vlády č. 350/2002 Sb. ze dne 3. července 2002, kterým se stanoví imisní limity a podmínky a způsob sledování, posuzování, hodnocení a řízení kvality ovzduší.

Hodnoty povolených imisních limitů pro hlavní znečišťující látky exhalovaných silniční dopravou stanovené pro ochranu zdraví lidí jsou shrnuty v *Tabulce D.1.*

**Tabulka D.1:** Hodnoty imisních limitů hlavní škodliviny emitované silničními motorovými vozidly stanovených pro ochranu zdraví lidí (dle přílohy č. 1 Nařízení vlády č. 350/2002 Sb.)

škodliviny	CO	NO <sub>x</sub>	NO <sub>2</sub>	PM <sub>10</sub>	C <sub>6</sub> H <sub>6</sub>	C <sub>20</sub> H <sub>12</sub>
imisní limity [μg.m <sup>-3</sup> /doba průměrování]	10000/8h	30 <sup>*)</sup> /r	40/r	20/r	5/r	0,001/r
			200/1h	50/24h		

\*) Imisní limit stanovený pouze pro ochranu ekosystémů

*Doby průměrování:*

r	aritmetický průměr za kalendářní rok
24h	aritmetický průměr za 24 hodin
8h	maximální denní osmihodinový klouzavý průměr
1h	aritmetický průměr za 1 hodinu

Meteorologické údaje vstupují do modelového výpočtu prostřednictvím osmiramenné větrné růžice, konstruované jako procentuální podíl směrů větru v členění na 3 třídy rychlosti a 5 tříd stability. K výpočtu imisních situací byla použita větrná růžice dle ČHMÚ Praha.

Výpočet imisí byl proveden na souboru celkem 4 528 referenčních bodů, které tvoří pravidelnou čtvercovou síť 200×200 m, což pokrývá území o rozměrech cca 32 x 8 km, tj. cca 18 400 ha.

Modelový výpočet imisních koncentrací metodikou SYMOS'97 byl proveden pro všech šest hlavních škodlivin, uvedených v *Tabulce D.1*, tj. oxid uhelnatý (CO), oxidy dusíku (NO<sub>x</sub>), oxid dusičitý (NO<sub>2</sub>), prach (PM<sub>10</sub>), benzen (C<sub>6</sub>H<sub>6</sub>) jako představitele škodliviny s kancerogenními účinky a benzo(a)pyren (C<sub>20</sub>H<sub>12</sub>) jako představitele škodliviny s mutagenními účinky.

Absolutně maximální imisní koncentrace uvažovaných hlavních škodlivin, které se mohou ve výhledovém roce 2035 vyskytovat v těsné blízkosti sídel jsou shrnuty v *Tabulce D.2* a *Tabulce D.3* uvedených na následujících stránkách.

Z uvedeného přehledu je patrné, že výstavbou rychlostní silnice R43 dojde v dotčené oblasti k mírnému nárůstu celkových emisí (viz *Tabulka B.7* na straně 20). Naproti tomu však dojde k poklesu extrémních hodnot imisních koncentrací škodlivin emitovaných do ovzduší silniční dopravou. Tento zdánlivý paradox plyne ze skutečnosti, že výstavbou posuzovaného záměru bude silniční doprava rozdělena do dvou samostatných, územně oddělených komunikací. Podstatné pro účinnější a rychlejší rozptyl škodlivin emitovaných motorovými vozidly je však velkorysejší šířkové uspořádání rychlostní silnice R43. Zároveň se maximální koncentrace škodlivých imisí po realizaci *varianty Aktivní* přesunou do prostorů mimo soustředěné osídlení.

Ke grafickému znázornění rozptylu znečišťujících látek v dotčeném území byl zvolen oxid dusičitý (NO<sub>2</sub>) pro který jsou stanoveny Nařízením vlády č. 350/2002 Sb. oba reprezentativní povolené emisní limity (tj. roční a maximální hodinový průměr). Interpolací imisních koncentrací vypočtených na jednotlivých referenčních bodech pak byly zkonstruovány průběhy izolinií (tj. spojnice míst s identickými hodnotami koncentrací) – viz *Grafické přílohy 7 – 10*. Průběh imisních izolinií ostatních škodlivin je pak v příslušném poměru obdobný.

Z výše uvedených výsledků modelových výpočtů vyplývá, že stanovené příspěvky imisních koncentrací uvažovaných škodlivin, jejichž zdrojem jsou emise produkované automobilovým provozem na rychlostní silnici R43, nebudou v dotčeném území dosahovat dovolených limitů pro zdraví obyvatel, a to patrně ani v součtu s „pozadovým“ znečištěním. Dotčená oblast nenáleží dle Věstníku MŽP (prosinec 2005, částka 12 – data z roku 2004) do oblastí se

zhoršenou kvalitou ovzduší, a to v žádné své části. V roce 2004 zde nedošlo k překročení imisního limitu pro ochranu lidského zdraví u žádné sledované škodliviny (NO<sub>2</sub>, PM<sub>10</sub>, benzen, CO).

**Tabulka D.2: Absolutně maximální příspěvek imisní koncentrace škodlivin z automobilového provozu v dotčených sídlech [μg.m-3] – varianta Nulová**

sídlo	CO	NO <sub>x</sub>	NO <sub>2</sub>		PM <sub>10</sub>		C <sub>6</sub> H <sub>6</sub>	C <sub>20</sub> H <sub>12</sub>
	8h	r		1h	r	24h	r	
Čebín	1.2324	0.1106	0.0418	1.0959	0.0034	0.0829	0.0005	3.400·10 <sup>-8</sup>
Kuřim	2.8452	0.3570	0.0857	1.8608	0.0114	0.2192	0.0017	1.120·10 <sup>-7</sup>
Lipůvka	38.8858	11.4561	1.2901	14.0806	0.3630	3.6390	0.0514	3.512·10 <sup>-6</sup>
Lažany	55.2667	<b>13.1830</b>	<b>1.5006</b>	13.5593	<b>0.3932</b>	3.4774	<b>0.0570</b>	<b>3.513·10<sup>-6</sup></b>
Milonice	<b>63.9691</b>	11.4228	1.3168	<b>21.1913</b>	0.3670	<b>5.6595</b>	0.0524	3.449·10 <sup>-6</sup>
Černá Hora	27.6462	9.4956	1.1304	8.6559	0.3030	2.5873	0.0433	2.965·10 <sup>-6</sup>
Bořítov	17.2949	4.5487	0.6505	6.0179	0.1441	1.2148	0.0204	1.405·10 <sup>-6</sup>
Krhov	7.9783	2.9683	0.4425	3.6764	0.0940	0.6874	0.0126	8.630·10 <sup>-7</sup>
Jabloňany	2.5105	0.7904	0.1759	1.6143	0.0251	0.1892	0.0034	2.340·10 <sup>-4</sup>
Skalice nad Svitavou	3.3850	0.8996	0.1905	1.7538	0.0287	0.2523	0.0039	2.670·10 <sup>-7</sup>
Svitávka	7.1680	0.6837	0.1547	3.9990	0.0217	0.5671	0.0030	2.050·10 <sup>-7</sup>
Sebranice	19.9339	0.9506	0.1833	11.3898	0.0303	2.0800	0.0041	2.860·10 <sup>-7</sup>
Voděřady	7.6016	0.7006	0.1518	5.8162	0.0222	0.7335	0.0031	2.070·10 <sup>-7</sup>
Drnovice	2.7480	0.5535	0.1391	1.9845	0.0174	0.2333	0.0024	1.640·10 <sup>-7</sup>
Lysice	2.3364	0.5195	0.1305	1.4306	0.0163	0.1900	0.0023	1.540·10 <sup>-7</sup>
Žerůtky	2.2927	0.4387	0.1160	1.3375	0.0138	0.1890	0.0019	1.310·10 <sup>-7</sup>
Býkovice	2.8638	0.4481	0.1167	1.7724	0.0140	0.2362	0.0020	1.340·10 <sup>-7</sup>
Žernovník	2.2898	0.4243	0.1050	1.8368	0.0132	0.2311	0.0019	1.260·10 <sup>-7</sup>
Malá Lhota	3.0494	0.4026	0.1034	2.3061	0.0125	0.3067	0.0018	1.200·10 <sup>-7</sup>
Lubě	2.5217	0.2744	0.0778	1.7484	0.0085	0.2137	0.0012	8.200·10 <sup>-8</sup>
Hluboké Dvory	1.2743	0.2736	0.0770	1.0211	0.0084	0.1024	0.0012	8.100·10 <sup>-8</sup>
Újezd u Černé Hory	4.9725	0.6189	0.1371	2.5634	0.0192	0.4120	0.0028	1.850·10 <sup>-7</sup>
Všechovice	1.3813	0.2013	0.0633	0.7633	0.0062	0.0983	0.0009	6.100·10 <sup>-7</sup>
Skalička	1.3953	0.2265	0.0658	0.6003	0.0070	0.0870	0.0010	6.800·10 <sup>-7</sup>
Nuzířov	3.2905	0.2886	0.0803	1.8570	0.0089	0.1957	0.0013	8.700·10 <sup>-7</sup>
Malhostovice	1.5246	0.1277	0.0452	1.1345	0.0039	0.0955	0.0006	3.900·10 <sup>-8</sup>
Drásov	1.4558	0.1228	0.0447	1.0839	0.0038	0.0904	0.0006	3.700·10 <sup>-8</sup>
Moravské Knínice	1.4157	0.1068	0.0409	1.3702	0.0033	0.0888	0.0005	3.300·10 <sup>-8</sup>
<b>MAXIMUM</b>	<b>63.9691</b>	<b>13.1830</b>	<b>1.5006</b>	<b>21.1913</b>	<b>0.3932</b>	<b>5.6595</b>	<b>0.0570</b>	<b>3.513·10<sup>-6</sup></b>
POVOLENÝ LIMIT	10000	30	40	200	50	20	5	0.001
%PODÍL z limitu	0.6	43.9	3.8	10.6	0.8	28.3	1.1	0.4

*Tučně je označen výskyt absolutně maximálních imisních koncentrací*



**Tabulka D.3: Absolutně maximální příspěvek imisní koncentrace škodlivin z automobilového provozu v dotčených sídlech [µg.m-3] – varianta Aktivní**

sídlo	CO	NO <sub>x</sub>	NO <sub>2</sub>		PM <sub>10</sub>		C <sub>6</sub> H <sub>6</sub>	C <sub>20</sub> H <sub>12</sub>
	8h	r	1h	r	24h	r		
Čebín	22.6303	2.0376	0.3346	6.8361	0.0689	1.7487	0.0096	6.120·10 <sup>-7</sup>
Kuřim	9.6814	1.7458	0.3246	4.0834	0.0571	0.8151	0.0080	5.570·10 <sup>-7</sup>
Lipůvka	11.6040	3.8290	0.5041	4.0137	0.1200	0.9869	0.0208	1.411·10 <sup>-6</sup>
Lažany	12.0609	3.7419	0.4997	3.1958	0.1165	0.8430	0.0204	1.392·10 <sup>-6</sup>
Milonice	14.7164	3.8633	0.4939	4.2311	0.1204	1.2483	0.0212	1.440·10 <sup>-6</sup>
Černá Hora	10.2842	3.6566	0.5235	3.0123	0.1115	0.8567	0.0196	1.400·10 <sup>-6</sup>
Bořitov	5.2301	2.1196	0.3908	2.5246	0.0621	0.3067	0.0109	8.460·10 <sup>-7</sup>
Krhov	4.8479	1.6611	0.3180	3.5335	0.0469	0.3217	0.0081	7.050·10 <sup>-7</sup>
Jabloňany	1.9678	0.7060	0.1715	1.4977	0.0194	0.1263	0.0034	3.030·10 <sup>-7</sup>
Skalice nad Svitavou	3.9997	0.9379	0.2095	2.0866	0.0257	0.2552	0.0045	4.050·10 <sup>-7</sup>
Svitávka	9.1637	0.6401	0.1655	5.0410	0.0175	0.6535	0.0031	2.750·10 <sup>-7</sup>
Sebranice	10.8354	0.7878	0.1866	6.2012	0.0217	0.8200	0.0038	3.370·10 <sup>-7</sup>
Voděradý	7.9319	1.1856	0.2321	4.6535	0.0319	0.5498	0.0056	5.260·10 <sup>-7</sup>
Drnovice	4.9784	0.9132	0.1990	2.7446	0.0246	0.3487	0.0043	4.060·10 <sup>-7</sup>
Lysice	3.7894	0.9267	0.1973	1.8100	0.0248	0.2604	0.0043	4.090·10 <sup>-7</sup>
Žerůtky	5.2102	0.7563	0.1762	3.5379	0.0203	0.4162	0.0036	3.320·10 <sup>-7</sup>
Býkovice	4.3694	0.8048	0.1841	2.6082	0.0216	0.3172	0.0038	3.510·10 <sup>-7</sup>
Žernovník	5.4109	1.9967	0.3351	2.5817	0.0529	0.3740	0.0091	8.820·10 <sup>-7</sup>
Malá Lhota	<b>24.2890</b>	5.9215	0.7785	<b>10.5368</b>	0.1587	<b>1.9892</b>	<b>0.0277</b>	<b>2.691·10<sup>-6</sup></b>
Lubě	4.6146	0.9518	0.1979	1.8872	0.0257	0.2725	0.0045	4.200·10 <sup>-7</sup>
Hluboké Dvory	3.4607	1.0838	0.2067	1.5319	0.0291	0.2529	0.0050	4.760·10 <sup>-7</sup>
Újezd u Černé Hory	4.5078	1.0609	0.2392	3.0163	0.0291	0.2942	0.0050	4.530·10 <sup>-7</sup>
Všechovice	12.7142	2.4310	0.4011	5.8426	0.0659	0.8737	0.0113	1.077·10 <sup>-7</sup>
Skalička	5.0272	2.2747	0.4032	3.2866	0.0614	0.3920	0.0105	1.003·10 <sup>-6</sup>
Nuzířov	4.3878	1.0324	0.2417	2.0578	0.0292	0.3347	0.0049	4.220·10 <sup>-7</sup>
Malhostovice	13.0921	<b>6.0025</b>	<b>0.8010</b>	3.9646	<b>0.1612</b>	0.7713	0.0271	2.566·10 <sup>-6</sup>
Drásov	15.5403	2.3139	0.3940	8.6364	0.0639	1.1461	0.0106	9.630·10 <sup>-7</sup>
Moravské Knínice	9.1630	0.7533	0.1793	3.6858	0.0224	0.5352	0.0035	2.820·10 <sup>-7</sup>
<b>MAXIMUM</b>	<b>24.2890</b>	<b>6.0025</b>	<b>0.8010</b>	<b>10.5368</b>	<b>0.1612</b>	<b>1.9892</b>	<b>0.0277</b>	<b>2.691·10<sup>-6</sup></b>
POVOLENÝ LIMIT	10000	30	40	200	50	20	5	0.001
%PODÍL z limitu	0.2	20.0	2.0	5.3	0.3	9.9	0.6	0.3

*Tučně je označen výskyt absolutně maximálních imisních koncentrací*

### VLIV NA KLIMA

Navržená trasa rychlostní silnice R43 a související dopravní řešení neovlivní makroklima v posuzovaném koridoru ani v jeho širším zázemí.

Mezoklimatické poměry budou v bezprostředním okolí ovlivněny především konstrukčním řešením stavby (zářezy, náspy) a následně pak vlastním provozováním posuzovaného záměru (exhalace z dopravy). Vlastní stavba přispěje ke zvýšení drsnosti aktivního povrchu, což povede k větší zavírovanosti spodní části mezní vrstvy atmosféry a k přenosu exhalací do vyšších vrstev atmosféry.

Z hlediska vlivu na mezoklimatické poměry posuzovaného území je možné předpokládat, že především při průchodu přes Žernovickou hrást' může dojít ke vzniku lokalit s tendencí k vytváření uzavřených vzduchových kapes, kde může docházet ke zvýšeným kumulacím škodlivých exhalací z dopravy.

Vzhledem k tomu, že převážná část posuzovaného území má kotlinovitý charakter s tendencí k vytváření inverzních situací, lze očekávat, že v těchto obdobích bude docházet k pomalejšímu rozptylu škodlivin z dopravy.

### D.I.3. VLIVY NA HLUKOVOU SITUACI

#### OBECNÉ ASPEKTY HLUKOVÉHO ZNEČIŠTĚNÍ

Zvýšené úrovně hluku do 70 – 80 dB působí především na nervový systém a psychiku člověka. Touto cestou se při intenzivním působení mohou podílet na psychosomatických poruchách.

Denní hluk vyvolává:

- rušení, jestliže interferují s nějakou činností nebo odpočinkem (duševní prací, řečovou komunikací, spánkem aj.),
- rozmrzelost, tj. pocit nepohody, odpor a nelibost, vznikající při nuceném vnímání zvuků, k nimž má jedinec zamítavý postoj,
- pocit obtěžování nepřijatelným ovlivňováním životního prostředí a osobních a skupinových práv,
- změny sociálního chování (v hlučném prostředí klesá ohleduplnost, ochota poskytnout pomoc a schopnost spolupracovat, roste celková podrážděnost a agresivita).

Noční hluk nepříznivě působí rušením spánku, k němuž dochází při hladinách okolo 37 – 40 dB v ložnici, tj. při venkovních hladinách okolo 50 – 55 dB. Jednotlivé průjezdy vozidel mohou rušit kvalitu (hloubku) spánku už od  $L_{Amax}$  60 dB. Počet probuzených v rozmezí hladin 37 – 45 dB prudce stoupá z cca 10 % na 60 %. Při 60 dB v ložnici se probudí až 85 % osob.

#### ZPŮSOB VÝPOČTU HLUKOVÉHO ZATÍŽENÍ A POUŽITÉ LIMITY

Pro stanovení výhledového hlukového zatížení území v okolí *varianty Nulové* a *varianty Aktivní*, výpočet a zobrazení izofon, byl použit program SoundPLAN, verze 6.3. Výpočty byly prováděny pro intenzity dopravy ve výhledovém roce 2035.

Jednotlivé situace hlukového zatížení venkovního prostředí zjištěné výpočtem byly posouzeny ve vztahu k imisním limitům hluku daných nařízením vlády č.88/2004 Sb., kterým se mění nařízení vlády č. 502/2000 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací.

Hlukové posouzení včetně předběžného návrhu protihlukových opatření bylo provedeno ve vztahu k následujícím limitům (viz nařízení vlády č.88/2004 Sb.):

Chráněné venkovní prostory ostatních staveb a chráněné ostatní venkovní prostory:

**denní doba  $L_{Aeq}$  = 55 dB(A)**

**noční doba  $L_{Aeq}$  = 45 dB(A)**

V okolí hlavních komunikací, kde je hluk z těchto komunikací převažující, umožňuje nařízení vlády č. 88/2004 Sb. použít následující limity:

**denní doba  $L_{Aeq}$  = 60 dB(A)**

**noční doba  $L_{Aeq}$  = 50 dB(A)**

Pro starou hlukovou zátěž (týká se pouze stávající silnice I/43), jsou pak limity následující:

**denní doba  $L_{Aeq}$  = 70 dB(A)**

**noční doba  $L_{Aeq}$  = 60 dB(A)**

Pro stanovení rozsahu zatížení území hlukem z provozu u *varianty Nulové* a *varianty Aktivní* byl v programu SoundPLAN zpracován trojrozměrný model terénu širšího území, do kterého byly vloženy trasy hodnocených variant a okolní zástavba. Ve *variantě Aktivní* byla do výpočtu zahrnuta i trasa stávající I/43. V *Grafických přílohách 3 – 6* jsou vymezeny stávající a výhledové plochy obytné zástavby, zahrad a rekreace a sportu (tzv. chráněné venkovní

prostory a chráněné venkovní prostory staveb), které byly převzaty z platné ÚPD příslušných obcí. Výpočet zohlednil jednotlivé lesní porosty (uvažovaný útlum 0,05 dB na 1 m hloubky porostu). V modelu byl rovněž zahrnut vliv terénních hran zářezů a dlouhých mostních objektů. Izofony zobrazené v *Grafických přílohách 3 – 6* byly vypočteny ve výšce 2 m nad okolním terénem.

### VÝSLEDKY VÝPOČTŮ

Výhledové hlukové zatížení území pro obě hodnocené varianty v denní a noční době je uvedeno v *Grafických přílohách 3 – 6*.

Z výsledků výpočtů vyplývá:

#### *varianta Nulová*

- na zvyšování hlukového zatížení území v okolí trasy stávající I/43 se bude podílet přirozený nárůst dopravy na této komunikaci
- vlivem nárůstu dopravy lze očekávat, že limit 70/60 dB(A) denní doba/noční doba (tzv. „stará hluková zátěž“) bude překračován ve veškeré obytné zástavbě a chráněných venkovních prostorech bezprostředně navazujících na trasu stávající I/43. Rozsah takto dotčeného území je znázorněn v *Grafických přílohách 3 a 4*, kde je území s překročeným limitem „stará hluková zátěž“ vyznačeno modrou barvou. Je pravděpodobné, že tento limit je u části nejbližší zástavby (na fasádách orientovaných směrem ke komunikaci) překračován již v současné době.
- Snížení hlukového zatížení území pod hodnoty limitu „stará zátěž“ lze u výhledově zasažených objektů v intravilánech obcí realizovat v převážné většině případů pouze pomocí opatření na fasádách objektů (zvýšení neprůzvučnosti oken apod.), neboť stávající prostorové poměry mezi komunikací a chráněnými objekty, stavebně technický stav stávající komunikace, křižovatky s místními komunikacemi, vjezdy do domů atd., neumožňují realizaci účinných protihlukových stěn v potřebném rozsahu.

#### *varianta Aktivní*

- výstavba nové trasy R43, řeší základní nedostatek *varianty Nulové*, tzn. převádí tranzitní dopravu ze stávající silnice I/43 důsledně mimo intravilány obcí
- trasa nové R43 je vedena v převážené většině trasy v dostatečné vzdálenosti od obytné zástavy okolních obcí a chráněných venkovních prostor tak, aby v nich byly splněny hygienické imisní limity hluku. Na úsecích, kde lze očekávat výhledové překračování nejvyšších přípustných hodnot hluku v nejbližších chráněných venkovních prostorech a chráněných venkovních prostorech staveb lze realizovat účinná protihluková opatření pro ochranu nejbližší obytné zástavby a chráněného venkovního prostoru.
- z hlediska zatížení území v okolí navrhované trasy silnice R43 emisemi hluku ze silničního provozu je směrové a výškové vedení trasy prakticky bezkonfliktní, resp. možné střety v úsecích, kde se trasa přibližuje zástavbě jsou řešitelné pomocí běžných technických opatření.

Na základě výhledového hlukového zatížení území v okolí *varianty Aktivní* je již ve fázi Oznámení EIA možno definovat následující opatření, která budou upřesněna v Dokumentaci EIA:

- pro *variantu Aktivní* zpracovat v dalších stupních projektové přípravy podrobnou hlukovou studii.
- pro Dokumentaci EIA a podrobnou hlukovou studii použít aktualizovaných modelů dopravy vycházejících z výsledků celostátního sčítání dopravy v roce 2005.
- v úsecích, kde lze očekávat výhledové překračování nejvyšších přípustných hodnot hluku v chráněném venkovním prostoru a v chráněných venkovních prostorech staveb navrhnout

již v Dokumentaci EIA vhodná protihluková opatření (protihlukové stěny). Jedná se o tyto úseky:

1. *okolí km 20,000 oboustranně*
  - okrajově dotčeno území zahrad a obytné zástavby východní části Malhostovic a obce Drásov
  - trasa R43 je vedena na vysokém násypu, který umožňuje vybudovat protihlukovou stěnu vpravo
2. *km 28,000 vpravo*
  - okrajově dotčena východní část stávající a výhledové obytné zástavby obce Malá Lhota
  - trasa R43 je vedena na nízkém násypu, který umožňuje vybudovat protihlukovou stěnu vpravo
3. *km 31,000 vpravo*
  - okrajově dotčena východní část území obytné zástavby v lokalitě Selkov (Černá Hora)
  - trasa R43 je vedena na násypu, který umožňuje vybudovat protihlukovou stěnu vpravo
4. *přeložka silnice II/385 (severní obchvat Kuřimi), lokalita Nivky*
  - výhledově dotčena zahrada u osamocené obytné domu
  - protihlukovou ochranu území řešit v návaznosti na detailní řešení trasy přívaděče a křižující místní komunikace po stabilizaci záborů pozemků

#### **D.I.4. VLIVY NA POVRCHOVÉ A PODZEMNÍ VODY**

VLIV NA CHARAKTER ODVODNĚNÍ OBLASTI A ZMĚNY HYDROLOGICKÝCH CHARAKTERISTIK

##### ***Povrchové vody***

Realizací posuzovaného záměru by nemělo dojít k zásadním změnám odtokových charakteristik křížených drobných vodotečí.

Přehled vodních toků, které budou trasou navrhované R43 kříženy uvádí následující tabulka:

**Tabulka D.4: Přehled křížení rychlostní silnice R43 s vodními toky**

<i>km</i>	<i>střet</i>	<i>vodní tok</i>	<i>správce</i>
20,364	kříží	Lubě	ZVHS-RK Brno
22,676	kříží	Uninský potok	ZVHS-RK Brno
23,850	kříží	Skalička	Lesy ČR
23,850 – 24,200	míjí, cca 30 m	Skalička	Lesy ČR
24,200 – 24,500	míjí, cca 30 m	bezejmenný vodní tok	Lesy ČR
25,900	kříží	bezejmenný vodní tok	neznámý
26,390	kříží	Lubě	Lesy ČR
29,410	kříží	bezejmenný vodní tok	Lesy ČR
30,290	kříží	Býkovka	ZVHS-RK Brno
31,380	kříží	bezejmenný vodní tok	ZVHS-RK Brno
32,675	kříží	bezejmenný vodní tok	ZVHS-RK Brno
32,800	kříží	Žerůtský potok	ZVHS-RK Brno
34,700	kříží	Lysický potok	ZVHS-RK Brno
36,377	kříží	Úmoří	ZVHS-RK Brno
38,345	kříží	Výпустek	ZVHS-RK Brno

**Tabulka D.5: Přehled křížení přeložky silnice II/385 s vodními toky**

<i>km</i>	<i>střet</i>	<i>vodní tok</i>	<i>správce</i>
MÚK Kuřim-východ	vícenásobné křížení s větvemi MÚK	Kuřimka	Povodí Moravy
MÚK Kuřim-východ	vícenásobné křížení s větvemi MÚK	Lipůvka	ZVHS-RK Brno
MÚK Kuřim-východ	křížení s větví MÚK	bezejmenný vodní tok	ZVHS-RK Brno
1,715	kříží	bezejmenný vodní tok	Povodí Moravy
2,730	kříží	Luční potok	ZVHS-RK Brno

**Tabulka D.6: Přehled křížení přivaděče Černá Hora s vodními toky**

<i>km</i>	<i>střet</i>	<i>vodní tok</i>	<i>správce</i>
okružní křižovatka	vícenásobné křížení	Žerůtský potok	ZVHS-RK Brno

Realizací rychlostní silnice dojde ke zrušení vodní plochy *V slatinách* v km 38,860, která je vázaná na výkop *Staré dálnice*.

### **Podzemní vody**

Asfaltový povrch rychlostní komunikace zabráni vsaku dešťové vody do půdy. Celková plocha vozovky, včetně plochy MÚK a přeložek, je přibližně 0,54 km<sup>2</sup>. Při specifickém odtoku 5 – 7 l.s<sup>-1</sup> z 1 km<sup>2</sup> bude teoretický úbytek podzemních vod činit cca 3,2 l.s<sup>-1</sup>

Skutečný úbytek bude nižší, protože voda z komunikace bude svedena do recipientů a vodních toků a také v příkopech bude mít voda možnost vsakovat. Plocha navrhované komunikace bude zanedbatelná, vzhledem k celkovým plochám povodí, jimiž komunikace prochází. Nelze tedy předpokládat významnější zásah do vodního režimu krajiny, ale je třeba počítat s částečným přerozdělením odtoku a vsaku srážkových vod. Tento negativní dopad lze však minimalizovat vhodnými technickými opatřeními.

### **VLIV NA JAKOST VOD**

Voda, odtékající z povrchu vozovky, bude obsahovat řadu kontaminantů, které budou mít vliv na jakost povrchových vod.

Může se jednat zejména o tyto znečišťující příměsi:

- toxické stopové prvky
- ropné látky (nepolární extrahovatelné látky – NEL)
- zbytky posypových materiálů ze zimní údržby vozovky

Hlavními stopovými toxickými prvky, jejichž zdrojem je silniční doprava, jsou především olovo, kadmium, nikl, chrom a měď. Největší část tohoto druhu znečištění připadá na vrub olovu, jehož výskyt se však snižuje s rostoucím podílem spotřeby bezolovnatých benzínů.

Nepolární extrahovatelné látky se do splachových vod dostávají prostřednictvím jejich úkapů (zejména mazacích olejů) na povrch vozovky. Toxicita těchto látek je nízká, jejich přítomnost ve vodě však značně zhoršuje její organoleptické vlastnosti.

Již nyní je možné konstatovat, že přípustné hodnoty znečištění povrchových vod definované nařízením vlády č. 61/2003 Sb. nebudou s velkou mírou pravděpodobnosti překročeny při dodržení výše zmíněných podmínek. Jedná se o hodnotu 0,1 mg/l pro ropné látky (NEL) a 250 mg/l pro chloridy (Cl<sup>-</sup>). Obojí hodnoty jsou udávány pro tzv. povrchové vody.

### **Povrchové vody**

Vzhledem k tomu, že projektová dokumentace rychlostní silnice R43 bude zpracována komplexně, včetně koncepce odvodnění formou kanalizace s odlučovači ropných látek, bude ochrana povrchových i podzemních vod před znečištěním zajištěna v souladu s platnými předpisy pro tento typ silnice. Navrhovaná opatření, v porovnání se stávajícím stavem, zajistí mnohem účinnější ochranu povrchových vod.

### **Podzemní vody**

I přes výše zmiňovaná opatření bude rychlostní silnice R43 představovat potenciální zdroj znečištění podzemních vod posypovými solemi v zimním období a ropnými látkami z úkapů vozidel.

Pro zimní období je předpokládáno použití 1 kg posypové soli (především chlorid sodný) na 1 m<sup>2</sup> vozovky. Pro posuzovaný záměr je plocha vozovky, včetně MÚK přibližně 536 500 m<sup>2</sup>. Spotřeba soli pro zimní období bude tedy 536 500 kg. Toto množství soli je možné snížit použitím technologie zkrápěného solení na 70 %, tedy na 375 550 kg, která obsahuje cca 60 %, tj. 225 330 kg chloridových iontů.

Toto množství rozpuštěných solí však z větší části nepronikne do půdního profilu, protože většina bude odvedena povrchovými vodami. K průniku chloridů do podzemních vod bude také docházet pouze nárazově v zimním období a po zbytek roku budou tyto soli postupně vymývány dešťovou vodou.

## ZMĚNY HYDROGEOLOGICKÝCH CHARAKTERISTIK

Potenciální změnu režimu podzemní vody mohou vyvolat zejména zářezy zasahující pod hladinu podzemní vody. Zářezy mohou přerušit dráhu proudění podzemní vody. Konkrétní určení vlivu zářezů na režim podzemních vod v zájmovém území bude úkolem další etapy geotechnického průzkumu, v rámci kterého budou realizovány hydrogeologicky vstrojené vrty a další sondovací práce, kterými bude zjištěna aktuální úroveň horizontu podzemní vody.

## VLIVY NA VODNÍ ZDROJE

Posuzované území nepatří mezi významné pramenné oblasti, nacházejí se zde však ochranná pásma vodních zdrojů, jejichž střet s rychlostní silnicí R43 je uveden v následující tabulce.

**Tabulka D.7: Přehled střetů s ochrannými pásmy vodních zdrojů**

<b>km</b>	<b>vodní zdroj</b>	<b>ochranné pásmo</b>	<b>střet</b>
přeložka silnice II/385	přehrada Brno	IIb – vnější	prochází
první polovina záměru, po km 28,500	přehrada Brno	III	prochází
31,500 – 37,500	Spešov	IIb – vnější	prochází
29,500	Žernovník	IIa – vnitřní	míjí ve vzdálenosti cca 200 m
37,000	Skalice–Krhov	IIb – vnější	míjí ve vzdálenosti cca 900 m

## D.I.5. VLIVY NA PŮDU

### VLIV NA ROZSAH A ZPŮSOB VYUŽÍVÁNÍ PŮDY

Realizací stavby dojde k dočasnému i trvalému úbytku zemědělského půdního fondu (ZPF) a pozemků určených k plnění funkce lesa (PUPFL). Vzhledem k tomu, že dosud není k dispozici záborový elaborát určující rozsah trvalých a dočasných záborů, byl proveden rámcový odhad trvalých záborů půdy, které trvale ovlivní způsob využívání půdy.

Tento zábor ovšem nezohledňuje specifickou situaci, kdy velká část hlavní trasy R43 byla již dříve rozestavěna a pro většinu pozemků již bylo vyřízeno vynětí ze ZPF a PUPFL. Lze tedy tvrdit, že celkový zábor pozemků ZPF a PUPFL bude nižší, ale v současné době nebyly zpracovatelé Oznámení EIA k dispozici přesnější podkladové materiály - výpisy z katastru nemovitostí a zejména detailnější projektová dokumentace. Přesný rozsah záboru bude specifikován až v dokumentaci pro územní rozhodnutí.

Předběžný odhad záborů uvádí *Tabulky D.8 – D.10.*

*Tabulka D.8: Předběžný odhad celkového záboru*

<b>délka úseku (m)</b>	<b>20 800 + MŮK+ přeložky</b>
<b>celkový zábor ZPF + PUPFL (ha)</b>	<b>165,46</b>

*Tabulka D.9: Předběžný odhad záboru ZPF dle tříd ochrany*

<b>Zábor ZPF</b>	<b>ha</b>	<b>%</b>
I.	72,89	48,7
II.	33,96	22,7
III.	23,36	15,6
IV.	13,85	9,3
V.	5,65	3,8
<b>celkový zábor ZPF</b>	<b>149,71</b>	<b>90,5</b>

*Tabulka D.10: Předběžný odhad záboru PUPFL*

<b>Zábor PUPFL</b>	<b>ha</b>	<b>%</b>
lesy hospodářské	15,75	100
lesy ochranné	0	0
lesy zvláštního určení	0	0
<b>celkový zábor PUPFL</b>	<b>15,75</b>	<b>9,5</b>

### ZNEČISTĚNÍ PŮDY

Zdrojem přímé kontaminace půdy jsou případné úkapy nebezpečných látek ze stavebních mechanismů v období výstavby, havárie a imise z dopravy v období vlastního provozu.

Pokud budou dodržena všechna standardní bezpečnostní opatření, která budou blíže specifikována na základě dalšího stupně projektové dokumentace ve vlastní Dokumentaci EIA, bude možné riziko kontaminace půd během výstavby a vlivem havárií zcela minimalizovat.

U kontaminace vlivem imisí z dopravy lze již nyní obecně konstatovat, že negativní zatížení půd bude zcela jistě pod limity, které stanovilo MŽP ČR. V řadě studií z osmdesátých a devadesátých let, které se zaměřovaly na těžké kovy – olovo (Pb), měď (Cu) a zinek (Zn) byly hodnoty naměřené v okolí komunikací mírně zvýšené, ale dle Metodického pokynu

MŽP ČR i nadále zůstávaly v kategorii **Kritéria A – hodnocení znečištění zeminy a podzemní vody**.

Kritéria jsou limitní koncentrace chemických látek v zemině a podzemní vodě a jsou rozděleny do kategorií A, B a C. Porovnání hodnot koncentrací zjištěných při průzkumu znečištění s těmito kritérii umožňuje orientačně posoudit úroveň znečištění a zařadit znečištění do kategorie podle jeho závažnosti.

#### *Kritéria A*

- odpovídají přibližně přirozeným obsahům sledovaných látek v přírodě.
- pokud nejsou překročena, nejedná se o znečištění, ale o přirozené obsahy sledovaných látek
- překročení hodnot se posuzuje jako znečištění příslušné složky životního prostředí vyjma oblastí s přirozeným vyšším obsahem sledovaných látek. Pokud však nejsou překročena Kritéria B, znečištění není považováno za tak významné, aby bylo nutné získat podrobnější údaje pro jeho posouzení, tedy zahájit průzkum, nebo znečištění monitorovat.

Výsledky studie Zhodnocení ekologického rizika provozu dálnice D1, kterou vypracovaly firmy EVERNIA a TOCOEN v roce 2000, tyto údaje potvrzují. Na základě výsledků chemických analýz a výsledků biologických testů bylo překvapivě potvrzeno, že kumulace kontaminantů z provozu dálnice nepředstavuje významné ekologické riziko pro okolní ekosystémy.

Samostatně stojící složkou, významně se podílející na kontaminaci půdy jsou anorganické posypové soli. Největší podíl v těchto směsích tvoří chlorid sodný. Jeho zvýšená koncentrace se projeví posunem pH půdy do alkalické oblasti, neboť  $\text{Na}^+$  jsou sorbovány na půdní částice a v suspenzi dochází k hydrolýze. Naopak  $\text{Cl}^-$  vzniká sorpce v daleko menší míře, takže dochází k daleko snadnější difúzi do okolí a k migraci se zasakující dešťovou vodou. Obsah  $\text{Na}^+$  má vliv také na migraci těžkých kovů, která se zvýšením pH dále snižuje. Pokles koncentrací v závislosti na vzdálenosti od krajnice nebyl tak strmý jako u těžkých kovů.

Po zahájení provozu na rychlostní silnici bude docházet k výše uvedeným jevům. Jejich celkový negativní vliv bude ovšem mírnější, neboť zasažené území bude větší a vliv se tak rozloží, především díky převedení hlavní části dopravy do nové trasy a zachování provozu na stávající silnici.

## **D.I.6. VLIVY NA HORNINOVÉ PROSTŘEDÍ A PŘÍRODNÍ ZDROJE**

### **VLIVY NA HORNINOVÉ PROSTŘEDÍ**

Navrhovaná rychlostní silnice R43 sice prochází v blízkosti chráněného ložiskového území a dvou výhradních ložisek nerostných surovin, ale tato území nebudou stavbou ani provozem posuzovaného záměru dotčena.

### **ZMĚNA MÍSTNÍ TOPOGRAFIE, VLIV NA STABILITU ÚZEMÍ A EROZI PŮDY**

Vliv na topografii území je u tohoto záměru do značné míry eliminován tím, že velká část zemních prací byla již provedena v období 2. světové války. K výrazným změnám však dojde především mezi Drásovem a Malhostovicemi, neboť těleso rychlostní silnice zde bude vedeno na cca 8 m vysokém náspu. K další podstatné změně dochází při průchodu kolem Černé Hory, kde rychlostní silnice opouští vybudované těleso a na náspu obchází přírodní památku Čtvrťky za Bořím situovanou v tělese *Staré dálnice*.

Stavba nebude mít zásadní vliv na stabilitu a erozi půdy v širším území. Stabilita svahů násypů bude zajištěna řadou opatření, které vzejdou z geotechnického průzkumu trasy a vypracovaných geotechnických pasportů násypů a zářezů, které v současné době ještě nejsou k dispozici.



Negativní projevy eroze půdy a možné projevy její nestability na svazích násypů budou eliminovány volbou vhodných sklonů svahů, jejich odstupňováním a navazujícími protierozními opatřeními.

## **D.I.7. VLIVY NA FAUNU, FLÓRU A EKOSYSTÉMY**

### VLIVY NA FLÓRU A FAUNU

Vlivy výstavby i provozu silnice na biotickou složku ŽP můžeme označit jako synergické působení souboru civilizačních stresových faktorů s různou dobou trvání, intenzitou a s různými následky (v prostoru i čase). Obecně lze konstatovat tyto vlivy na flóru a faunu.

1. Během stavby tělesa rychlostní silnice především dochází
  - při zemních pracích k obnažení zeminy a nástupu ruderálních druhů
  - k narušení, likvidaci nebo přerušení liniových i plošných přírodě blízkých biocenóz
  - ke znečištění toků plaveninami s vlivem na vodní flóru a faunu
  - ke kontaminaci složek ŽP cizorodými látkami, hrozí i nebezpečí úniku ropných látek z těžké mechanizace
  - ke zvýšení hladiny hluku se stresovým vlivem na faunu
2. Během provozu rychlostní silnice převážně dochází
  - ke kontaminaci složek ŽP emisemi polutantů vznikajících při spalování pohonných hmot (těžké kovy, oxid uhelnatý, oxidy dusíku, semivolatilní perzistentní organické polutanty apod.),
  - k lokálním kontaminacím širokým spektrem organických a anorganických polutantů prostřednictvím oděru a obrušování pneumatik, brzdových destiček i samotné vozovky (nátěrové hmoty používané na vozovkách i v jejich blízkosti), posypovými materiály při zimním udržování vozovky, autohaváriemi apod.
  - ke zvýšení hladiny hluku
3. V důsledku výše uvedeného pak dochází nebo může dojít
  - k vytvoření ekologické bariéry tělesem silnice, která omezuje nebo dokonce znemožňuje migrace organismů
  - k přímé likvidaci živočichů na tělese vozovky
  - zvýšenou hladinou hluku k omezení funkcí blízkých refugií živočichů
  - ke změnám ekologických podmínek okolního prostředí a tím i ke změnám druhového složení biocenóz
  - k ohrožení významných krajinných segmentů (ohrožení především jejich funkcí – např. půdoochranných, mikroklimatických, homeostatických apod.) tvořících kostru ekologické stability krajiny

Konkrétní vlivy na významné zástupce flóry a fauny budou uvedeny v Dokumentaci EIA.

### VLIVY NA EKOSYSTÉMY

Výstavbu i provoz posuzovaného záměru můžeme z hlediska stability okolních ekosystémů považovat za stresový faktor (civilizační stresor) s krátkodobým i dlouhodobým trváním.

#### Období výstavby

Vlastní stavbu tělesa komunikace lze označit jako relativně krátkodobé trvání stresoru. V době výstavby záměru dojde k narušení rostlinných společenstev i migračních možností živočichů (především bezobratlých a nižších obratlovců), a tím může potencionálně dojít i k narušení stability ekosystémů. Výrazně se může projevit také vyrušování organismů stavebním hlukem.

### Období provozu

Samotný provoz na rychlostní silnici (včetně období výstavby) můžeme označit jako dlouhodobé trvání stresoru. Rozsah, intenzita a tím i význam kontaminace je ovlivňován mnoha faktory (především je to vzdálenost od komunikace, hustota, rychlost a skladba dopravy, vlastnosti jednotlivých složek životního prostředí apod.).

Obecně lze konstatovat, že s vzrůstající vzdáleností od komunikace hodnoty obsahů polutantů v biotě exponenciálně klesají. Jako vzdálenost bezprostředního vlivu komunikace na vegetaci se v literatuře uvádí 100 – 200 m (při srovnávání s požadovými hodnotami polutantů v biotě a v závislosti na místních faktorech).

Z hlediska flóry je pravděpodobné, že se budou šířit zejména další ruderalní druhy, které mohou pronikat i do širšího okolí. Při výsadbách vegetačních prvků doporučujeme dodržet striktně skladbu odpovídající daným skupinám typů geobiocénů pro regionální biokoridor a nevnášet nepůvodní druhy keřů a stromů. Při náhradních výsadbách v nejbližším okolí rychlostní silnice by rovněž měly být používány domácí druhy dřevin (v různých kultivarech).

## **D.I.8. VLIVY NA KRAJINU**

---

### VLIVY NA RÁZ KRAJINY

Posuzovaný záměr je veden přes několik krajinných prostorů, v jižní části je to Kuřimská a Tišnovská kotlina, centrální část záměru je vedena přes Žernovickou hráť a na severu je to Lysická sníženina.

V Kuřimské kotlině bude umístěna přeložka silnice II/385 (severní obchvat Kuřimi). Negativní projev nového tělesa bude částečně eliminován jeho vedením v zářezu. Průchodnost polních cest je zajištěna jejich přemostěním. MÚK Kuřim-východ je umístěna v úzkém výběžku, na přechodu do Milonické sníženiny, a bude tak celkově ukryta v uzavřeném prostoru.

Podobným způsobem je v Tišnovské kotlině umístěna i MÚK Kuřim, která navzdory svému velkému plošnému rozsahu, nebude narušovat vizuálně rozsáhlé území, neboť se nachází v úzkém prostoru mezi vrchem Čebínka a masivem Zlobice.

Negativní projev tělesa rychlostní silnice bude těžko potlačitelný v úseku mezi Drásovem a Malhostovicemi, kde je těleso navíc vedeno na vysokém náspu a dojde tak k přerušení pohledů mezi těmito obcemi.

K ovlivnění krajinného rázu v Žernovické hráti dojde vzhledem k členitému terénu především na lokální úrovni. Přemostění údolí Lubě může v závislosti na architektonickém řešení toto místo pohledově ozvláštnit. K narušení komorního prostoru dojde v údolí obce Malá Lhota, kdy nové těleso bude mít značně negativní projev.

Na přechodu do Lysické sníženiny bude z hlediska ovlivnění krajinného rázu výrazně negativní opuštění stávajícího zářezu, z důvodu ochrany přírodní památky Čtvrťky za Bořim a vytvoření nového náspu směrem k obci Černá Hora.

Zbývající část hlavní trasy rychlostní silnice je vedena převážně ve stávajícím zářezu a ovlivnění krajinného rázu území tak bude do určité míry minimalizováno.

### VLIVY NA REKREAČNÍ VYUŽITÍ KRAJINY

Rekreační využití krajiny v posuzovaném koridoru má spíše lokální charakter a je představováno především pěší turistikou a cykloturistikou. Navrhovaný záměr zohledňuje významnější polní cesty. Přesto dojde k přerušení několika menších cest a těleso záměru tak bude vytvářet určitou bariéru.

## **D.I.9. VLIVY NA HMOTNÝ MAJETEK A KULTURNÍ PAMÁTKY**

### **VLIV NA HMOTNÝ MAJETEK**

Při realizaci posuzovaného záměru bude nutno asanovat hospodářské objekty, které se nacházejí v jeho trase. Přehled nezbytných demolic je uveden v kapitole C.II.8.

### **VLIV NA KULTURNÍ A ARCHEOLOGICKÉ PAMÁTKY**

Přímo v trase posuzovaného záměru se nenachází žádný objekt, který je zapsán ve Státním seznamu nemovitých kulturních památek.

V územních plánech obcí jsou vymezeny archeologické lokality, která budou záměrem dotčeny.

- všude, kde při stavbě dojde k zásahu do terénu, budou archeologické památky nenávratně zničeny. Bude proto nutno důsledně zabezpečit záchranný archeologický výzkum a řádné zdokumentování dotčených nálezů
- je nutno připomenout, že oblast stavby není detailně archeologicky zmapována. Vzhledem k mimořádně vhodným přírodním podmínkám regionu lze předpokládat, že v trase stavby dojde ke zjištění řady dalších, dosud neznámých archeologických lokalit, které budou rovněž stavbou negativně postiženy.

V souladu se zněním zákona č. 20/1978 Sb. ve znění novel je třeba provést záchranný archeologický průzkum, a to jak v předstihu před zahájením zemních prací, tak i v průběhu stavby v případě archeologického nálezu.

## **D.I.10. VLIVY NA ENVIRONMENTÁLNÍ CHARAKTERISTIKY**

### **VLIV POSUZOVANÉHO ZÁMĚRU NA PRVKY ÚSES**

*Tabulka D.11: Střety s prvky územního systému ekologické stability (ÚSES)*

<i>km</i>	<i>k.ú.</i>	<i>název</i>	<i>povaha střetu</i>
<b><i>přeložka silnice II/385 (severní obchvat Kuřimi)</i></b>			
MÚK Kuřim-východ	Kuřim	LBK Kuřimka	vícenásobné křížení s větvemi MÚK
MÚK Kuřim-východ	Kuřim	LBK	vícenásobné křížení s větvemi MÚK
2,730	Kuřim	LBK 15	křížení
3,650	Kuřim	LBK 17	přerušení
4,190	Kuřim/Malhostovice	RBC 236 Zlobice	přiblížení na cca 65 m
<b><i>hlavní trasa R43</i></b>			
MÚK Kuřim	Čebín	RBK 1466	přerušení
19,000	Čebín/Malhostovice	LBK 104	přerušení
19,000 – 19,400	Malhostovice	LBC 6	přiblížení na cca 50 m
20,364	Drásov/Malhostovice	LBK 12 Lubě	křížení
23,000	Všechovice	LBC C1	přiblížení na cca 50 m
23,490	Všechovice	LBK K4	přerušení
23,850	Všechovice/Skalička	LBK Skalička	křížení
23,850 – 24,200	Všechovice/Hluboké Dvory	LBK Skalička	přiblížení na cca 10 m
24,150 – 24,400	Hluboké Dvory	LBC U dálnice	přiblížení na cca 50 m
26,270	Hluboké Dvory/Lubě	RBK 1421	křížení
26,190 – 26,300	Lubě	LBC U Baby	zasažení okraje
26,360	Lubě	LBK Nad nivou	křížení

<i>km</i>	<i>k.ú.</i>	<i>název</i>	<i>povaha střetu</i>
29,980	Žernovník	LBK 11	přerušení
30,290	Žernovník/Černá Hora	LBK Býkovka	křížení
30,290 – 30,600	Černá Hora	LBK Stará dálnice	těsné míjení
32,670 – 32,800	Býkovice	LBC 5 Červenice	zasažení okraje
32,800	Býkovice/Lysice	LBK Žerůtský potok	křížení
33,200 – 34,700	Lysice	LBK VII	LBK veden podél tělesa <i>Staré dálnice</i>
34,700	Lysice	LBK V	křížení
34,700 – 34,770	Lysice	LBC 2 Záluží	těsné míjení
34,770 – 36,377	Lysice/Drnovice	LBK VIII	LBK veden podél tělesa <i>Staré dálnice</i>
36,377	Drnovice	LBK II Úmoří	křížení
36,377 – 37,760	Drnovice/Voděradý	LBK Stará dálnice	LBK veden tělesem <i>Staré dálnice</i>
37,760 – 38,770	Voděradý	LBC V Hruškách	těsné míjení
38,770 – 39,000	Voděradý/Sebranice	LBK VIII	LBK veden podél tělesa <i>Staré dálnice</i>

Součástí opatření k zajištění průchodnosti přes těleso rychlostní silnice a navazujících komunikací je systém dvou ekomostů, z nichž jeden se nachází na přeložce silnice II/385 a druhý na hlavní trase rychlostní silnice R43 v km 17,300 (tedy mimo úsek posuzovaný v tomto Oznámení EIA). Tyto ekomosty jsou navrženy k zajištění funkčnosti regionálního biokoridoru RBK 1466, který spojuje regionální biocentrum Zlobice a nadregionální biocentrum Podkomorské lesy.

Biokoridory vedené podél vodních toků budou přemostěny v souladu s požadavky na šířkové a prostorové vedení lokálního ÚSES.

Na území okresu Blansko (k.ú. Černá Hora, Býkovice, Lysice, Drnovice, Voděradý a Sebranice) bylo těleso *Staré dálnice* zařazeno do ÚSES jako lokální biokoridor. Součástí změn územních plánů těchto obcí je i trasování tohoto biokoridoru podél tělesa navržené rychlostní silnice.

#### VLIV POSUZOVANÉHO ZÁMĚRU NA ZVLÁŠTĚ CHRÁNĚNÁ ÚZEMÍ

Střety rychlostní silnice R43 se ZCHÚ jsou shrnuty v následující tabulce.

**Tabulka D.12: Střety rychlostní silnice R43 se ZCHÚ**

<b>km</b>	<b>kategorie</b>	<b>název</b>	<b>povaha střetu</b>
<i>katastrální území Malhostovice</i>			
MÚK Kuřim	PP	Zlobice	přiblížení větve MÚK a přeložky silnice II/385 na cca 65 m
19,000	PP	Drásovský kopeček	přiblížení na cca 45 m
19,300	PP	Malhostovická pecka	přiblížení na cca 70 m
<i>katastrální území Lubě</i>			
26,370 – 26,530	PP	Krkatá bába	<b>protíná</b>
<i>katastrální území Býkovice</i>			
32,000	PP	Čtvrtky za Bořim	trasa rychlostní silnice se vyhýbá přírodní památce, míjení ve vzdálenosti cca 200 m

Při realizaci rychlostní silnice R43 bude přímo zasaženo území přírodní památky **Krkatá bába**. Trasa navržené rychlostní silnice dále prochází kolem přírodní památky **Čtvrtky za Bořím, Drásovský kopeček, Malhostovická pecka a Zlobice**.

Území přírodní památky **Krkatá bába** je z hlediska rozmístění cenných biotopů nehomogenní. Těžiště výskytu vzácných xerothermních společenstev se nachází v jižní části a je vázáno na výslunné jižní svahy při zakončení odolného hřbitku permských slepenců. V severní polovině převažuje vzrostlý borový les. Rychlostní silnice prochází nad přírodní památkou na estakádě přibližně v její polovině a odděluje tak vzrostlý borový les od jižní části území s xerothermními společenstvy a geomorfologickými fenomény.

Ostatní uvedené lokality nebudou záměrem přímo dotčeny. Možnost jejich potencionálního nepřímého ohrožení bude prověřena v rámci Dokumentace EIA.

#### VLIV POSUZOVANÉHO ZÁMĚRU NA SOUSTAVU NATURA 2000

V posuzovaném území se nachází tři lokality zařazené do soustavy Natura 2000. Jsou to evropsky významné lokality (EVL) **Malhostovická pecka, Zkamenělá svatba a Zlobice**. Hranice těchto lokalit odpovídá hranici výše uvedených přírodních památek, jejichž institutem jsou tyto lokality v současnosti chráněny.

**Tabulka D.16: Střety rychlostní silnice R43 s lokalitami ze soustavy Natura 2000**

km	kategorie	název	povaha střetu
<i>katastrální území Malhostovice</i>			
MÚK Kuřim	EVL	Zlobice	přiblížení větve MÚK a přeložky silnice II/385 na cca 65 m
19,000	EVL	Zkamenělá svatba	přiblížení na cca 45 m
19,300	EVL	Malhostovická pecka	přiblížení na cca 70 m

Rychlostní silnice R43 přímo nezasáhne ani jednu z lokalit, ale vzhledem k tomu, že Odbor životního prostředí Krajského úřadu Jihomoravského kraje nevyloučil možný významný vliv (viz Příloha 1) bude součástí Dokumentace EIA posouzení vlivů na EVL dle § 45i zákona.

#### VLIV POSUZOVANÉHO ZÁMĚRU NA PŘÍRODNÍ PARKY

Těleso rychlostní silnice R43 zasahuje na k.ú. Žernovník u Černé Hory a k.ú. Černá Hora jihovýchodní hranici přírodního parku Lysicko. Tato hranice je vedena tělesem *Staré dálnice*. Délka kontaktu je cca 2 km.

### VLIV POSUZOVANÉHO ZÁMĚRU NA VÝZNAMNÉ KRAJINNÉ PRVKY (VKP)

Střety záměru s významnými krajinnými prvky (VKP) jsou přehledně uvedeny v následující tabulce:

**Tabulka D.17: Střety s významnými krajinnými prvky (VKP) „ze zákona“**

<i>km</i>	<i>k.ú.</i>	<i>název</i>	<i>povaha střetu</i>
<b>přeložka silnice II/385 (severní obchvat Kuřimi)</b>			
MÚK Kuřim-východ	Kuřim	vodní tok Kuřimka	vícenásobné křížení s větvemi MÚK
MÚK Kuřim-východ	Kuřim	vodní tok Lipůvka	vícenásobné křížení s větvemi MÚK
MÚK Kuřim-východ	Kuřim	bezejmenný vodní tok	křížení s větví MÚK
1,715	Kuřim	bezejmenný vodní tok	křížení
2,730	Kuřim	Luční potok	křížení
<b>hlavní trasa R43</b>			
20,364	Drásov/Malhostovice	vodní tok Lubě	křížení
22,676	Všechovice	Uninský potok	křížení
23,850	Všechovice/Skalička	Skalička	křížení
23,850 – 24,135	Skalička	les	těsné míjení
25,700 – 26,650	Hluboké Dvory/Lubě	les	prochází
25,900	Hluboké Dvory	bezejmenný vodní tok	křížení
26,390	Lubě	vodní tok Lubě	křížení
28,690 – 28,950	Žernovník	les	prochází
29,410	Žernovník	bezejmenný vodní tok	křížení
29,750 – 30,000	Žernovník	les	prochází
30,290	Žernovník/Černá Hora	vodní tok Býkovka	křížení
31,380	Černá Hora	bezejmenný vodní tok	křížení
32,675	Černá Hora	bezejmenný vodní tok	křížení
32,800	Býkovice/Lysice	Žerůtský potok	křížení
34,700	Lysice	Lysický potok	křížení
36,377	Drnovice	vodní tok Úmoří	křížení
38,345	Sebranice	vodní tok Výpustek	křížení
38,850	Sebranice	rybník V slatinách	likvidace

**Tabulka D.17: Střety s registrovanými významnými krajinnými prvky**

<i>km</i>	<i>k.ú.</i>	<i>název</i>	<i>povaha střetu</i>
<b>přeložka silnice II/385 (severní obchvat Kuřimi)</b>			
1,030	Kuřim	Kotouloska	zasažení okraje
<b>hlavní trasa R43</b>			
20,350	Malhostovice	Homole	přiblížení na cca 200 m
20,350	Drásov	U dálnice	přiblížení na cca 55 m
20,530 – 21,000	Drásov	Dálnice	likvidace

Realizací rychlostní silnice R43 dojde ke zničení všech přírodně cenných lokalit v tělese *Staré dálnice* (s výjimkou úseku kolem přírodní památky Čtvrtky za Bořím, který hlavní trasa obchází). Na toto těleso je vázán registrovaný VKP Dálnice a rybník V slatinách.

## D.II. ROZSAH VLIVŮ VZHLEDEM K ZASAŽENÉMU ÚZEMÍ A POPULACI

Konkrétní popis vlivů na jednotlivé složky životního prostředí je popsán v příslušných kapitolách části D.I. Oznámení EIA. V této kapitole je uvedeno pouze shrnutí vlivů vzhledem k zasaženému území a populaci.

Pro popis rozsahu vlivů na jednotlivé složky je použito měřítko – lokální (cca území katastru), regionální (několik katastrů – okres) a nadregionální (několik okresů – kraj).

### *Klima*

Makroklima v regionu nebude posuzovaným záměrem ovlivněno. Mezoklimatické poměry budou částečně ovlivněny jen v bezprostředním okolí aktivní varianty posuzovaného záměru.

### *Voda*

U povrchových vod nedojde k výraznému zásahu do charakteru odvodnění oblasti a tím postižení rozsáhlého území.

Potenciální změnu režimu podzemní vody mohou vyvolat zejména zářezy zasahující pod hladinu podzemní vody. V dalších etapách bude proto nutné provést podrobnější geotechnické průzkumy.

### *Půda*

Půdy budou posuzovaným záměrem ovlivněny záborem ZPF (149,71 ha) a PUPFL (15,75 ha). K postižení půd širšího území, a to zvláště kontaminací imisemi z dopravy, nebude docházet, neboť je prokazatelné, že kontaminace půd klesá geometrickou řadou ve vzdálenosti 10 m od rychlostní silnice.

### *Horninové prostředí a přírodní zdroje*

V řešeném území posuzovaného záměru se nachází chráněné ložiskové území, jsou zde vymezeny dvě výhradní ložiska a je zde jeden dobývací prostor. Ani jedno z těchto území však nebude záměrem dotčeno.

Horninové prostředí v ostatní části území bude ovlivněno pouze lokálně a nepředpokládají se významné negativní změny.

### *Fauna, flóra a ekosystémy*

Rozsah vlivů na tyto složky životního prostředí je především lokálního a částečně i regionálního významu. Lokálně budou postiženy cenné biotopy hájené na různém stupni ochrany (PP, LBC, LBK, VKP).

Regionální charakter mohou mít zásahy do krajiny, která bude více fragmentovaná a dojde k přerušení migračních tras živočichů.

### *Krajina*

Navrhovaný záměr bude v krajině tvořit nový objekt pouze částečně, neboť velká část zemních prací již byla realizována. Záměr prochází poměrně členitou krajinou a tak jeho negativní projev bude na mnoha místech přirozeně redukován. Výrazně negativní a těžko minimalizovatelný vliv bude především v oblasti Drásov – Malhostovice a nad Černou

Horou, kde opouští připravené těleso. Jako celek přispěje rychlostní komunikace v tomto koridoru k větší fragmentaci krajiny. Tento negativní vliv je v praxi kompenzován zachováním průchodnosti významnějších lesních a polních cest.

#### *Hluk*

Vzhledem k tomu, že povinností investora je zabezpečit ochranu zdraví obyvatel před nadlimitními hladinami hluku, budou v dalších stupních projektové dokumentace navržena protihluková opatření tak, aby hygienické imisní limity hluku v obytné zástavbě byly dodrženy. Cílem návrhu a realizace protihlukových opatření bude, aby počet zasažených obytných objektů se rovnal nebo blížil k nule. Výhledově jsou protihlukové stěny navrženy na čtyřech místech, z toho na jednom k ochraně navrhovaných ploch pro bydlení.

#### *Imise*

Výstavbou rychlostní silnice R43 dojde v dotčené oblasti k mírnému nárůstu celkových emisí. Naproti tomu však dojde k poklesu extrémních hodnot imisních koncentrací škodlivin emitovaných do ovzduší silniční dopravou. Na základě výsledků imisního a emisního posouzení je možné konstatovat, že nedojde k překročení imisních limitů.

### **D.III. ÚDAJE O MOŽNÝCH VÝZNAMNÝCH NEPŘÍZNIVÝCH VLIVECH PŘESAHOJÍCÍCH STÁTNÍ HRANICE**

Posuzovaný záměr se nachází ve vnitrozemí, žádné vlivy přesahující státní hranice se tedy nepředpokládají.

### **D.IV. OPATŘENÍ K PREVENCI, VYLOUČENÍ, SNÍŽENÍ, POPŘÍPADĚ KOMPENZACI NEPŘÍZNIVÝCH VLVIVŮ**

#### Z hlediska ochrany před hlukovou zátěží

- na základě podrobné hlukové studie zpřesnit navržená protihluková opatření

#### Z hlediska ochrany vod provést

- opatření k zajištění funkce existujících odvodnění
- vybudování náhradních drenáží
- převedení odvodňovacích příkopů tělesem komunikace
- opatření k zajištění funkce existujících závlah
- převedení průtoků všech existujících toků (i občasných) přes těleso komunikace
- vypracování podrobného geotechnického průzkumu a provedení hydrogeologicky vybavených průzkumných vrtů, které zabrání přerušení hladiny podzemní vody při budování zářezů.)



#### Z hlediska ochrany zemědělské půdy

- provést podrobný pedologický průzkum v dotčeném území pro zjištění mocnosti orníční vrstvy a stanovit množství skryté ornice.
- v případě přebytku ornice (pokud nebudou skryvky použity ke zpětné rekultivaci ploch a svahů) rozhodnout o jejich dalším využití ve spolupráci s orgánem ochrany ZPF.
- dočasné skládky orníční vrstvy zabezpečit podle příslušných předpisů před jejich znehodnocením, zejména pak zabránit rozmnožení ruderálních druhů rostlin a kontaminaci půdy jejich semeny.
- veškeré skládky zemin situovat v dostatečné vzdálenosti od vodních toků tak, aby nedocházelo k jejich zanášení.
- povážení pozemků provádět v době vegetačního klidu.

#### Z hlediska ochrany památek

- 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.

#### Územně plánovací opatření

- základním územně plánovacím opatřením je zohlednění navrhované trasy R43 a křižovatek v ÚPD všech stupňů.
- v územně plánovací dokumentaci obcí:
  - zvážit vyloučení navrhovaných ploch bydlení, které mohou být potencionálně zasažené negativními dopady z provozu na rychlostní silnici
  - zvážit využití nebo vyloučení ploch pro sport a rekreaci potencionálně zasažených negativními dopady z dopravy
  - navrhované plochy pro podnikání upravit tak, aby nezasahovaly do tělesa rychlostní komunikace včetně ploch pro terénní úpravy

#### Ochrana estetických hodnot

- v souvislosti s požadavkem začlenění trasy komunikace do krajiny je třeba provést terénní úpravy včetně vegetačních úprav naspů a výsadby doprovodné zeleně, a to v souladu s ochranou přírody a krajiny.
- po ukončení výstavby bude nutno provést úplnou likvidaci stavebních dvorů a účelových komunikací a provést rekultivaci.

#### Z hlediska ochrany flóry, fauny, ekosystémů a krajiny

- v rámci zpracování Dokumentace EIA provést botanický a zoologický průzkum v řešeném území. Na základě jeho výsledků navrhnout a s příslušným orgánem ochrany přírody projednat opatření k ochraně:
  - a) vyskytujících se rostlinných a živočišných druhů nebo jejich společenstev,
  - b) jednotlivých prvků územního systému ekologické stability a významných krajinných prvků,
  - c) prvků rozptýlené zeleně.
- při návrhu opatření zohlednit požadavky na:

- a) zabezpečení proti vniknutí živočichů do prostoru komunikace,
  - b) zajištění možnosti migrace všech druhů živočichů,
  - c) zajištění transferu chráněných druhů rostlin a živočichů.
- 
- navrhnout autorizovanou osobou a s příslušným správním úřadem projednat lokální úpravy územního systému ekologické stability vyplývající ze zásahů do jeho jednotlivých prvků.
  - kompenzovat kácení vzrostlé lesní zeleně formou výsadby v jiných lokalitách s obdobným ekotopem bude vzhledem k rozsahu kácení (cca 70 ha) značně komplikované. Při plánování vegetačních úprav je potřeba věnovat zvýšenou pozornost nalezení vhodných lokalit pro výsadbu. Pro tyto lokality je nutno zvolit vhodnou dřevinnou skladbu tak, aby se jednalo o skutečnou kompenzaci, jež bude přínosem pro ekologickou stabilitu území dotčeného stavbou a provozem rychlostní silnice
  - pro kompenzační výsadby mimo lesní i lesní zeleně je nezbytné použít geograficky původní dřeviny (za předpokladu jejich odolnosti vůči důsledkům silničního provozu), přičemž je důležité zohlednit stanovištní podmínky (expozice svahu, fyzikální a chemické vlastnosti půdního substrátu)
  - kompenzovat břehové a doprovodné porosty vodních toků a vodních ploch poškozených či zničených výstavbou dálnice jejich revitalizací, včetně výsadby domácích dřevin odpovídajících stanovištním podmínkám
  - u přeložek komunikací provést obnovu doprovodných porostů, přičemž je vhodné využít pro výsadbu (místo častých ovocných dřevin) domácích stanovištně odpovídajících dřevin
  - realizovat výsadbu izolační zeleně mezi tělesem rychlostní silnice a obytnou zástavbou dotčených obcí. Konkrétní rozsah a podmínky budou stanoveny na základě místních podmínek a majetkových vztahů k dotčeným pozemkům.

## **D.V. CHARAKTERISTIKA NEDOSTATKŮ VE ZNALOSTECH A NEURČITOSTÍ, KTERÉ SE VYSKYTLY PŘI SPECIFIKACI VLIVŮ**

Posouzení vlivu záměru *Rychlostní silnice R43 v úseku Kuřim – Svitávka* bylo provedeno v rozsahu, který vyžaduje oznámení dle § 6 zákona č.100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, zpracované dle přílohy č.3 tohoto zákona.

Vycházelo se z mapových a výkresových podkladů předaných investorem, jejichž míra podrobnosti odpovídá míře podrobnosti projektové dokumentace ve fázi vyhledávací studie.

Podstatným limitem byla skutečnost, že území nebylo zaměřeno (odpovídá to stupni projektové dokumentace), což se promítlo zejména do kapitol souvisejících se zábořem půdy. Tato otázka bude moci být uspokojivě řešena až v rámci dokumentace pro územní rozhodnutí.

Při všech hodnoceních a doporučeních bylo postupováno s principem předběžné opatrnosti a rozsahy záborů se stejně, jako působení hluku a imisí, záměrně nadhodnocovaly, aby nedocházelo k opomenutí a zanedbání negativního působení některého z vlivů.

## E. POROVNÁNÍ VARIANT ŘEŠENÍ ZÁMĚRU

Porovnání variant řešení záměru nebylo provedeno, neboť navržená trasa rychlostní silnice R43 (*varianta Aktivní*) byla předložena jako invariantní. Ponechání stávajícího stavu (*varianta Nulová*), bylo posouzeno pouze z hlediska hluku a imisí a rámcově byl zhodnocen vliv na obyvatelstvo dotčených obcí. I bez komplexního vyhodnocení lze negativní vlivy z dopravy na stávající silnici I/43 do budoucna označit jako neúnosné.

Zde je také třeba zohlednit skutečnost, že rychlostní silnice R43 mezi Kuřimí a Svitávkou sice tvoří ucelený úsek, který může být samostatně stavebně realizován a provozován, nezávisle na předcházejícím úseku R43 (D1 – Kuřim), tato eventualita však nemá dlouhodobé opodstatnění a cílovým stavem je zprovoznění celého tahu R43, od dálnice D1 po rychlostní silnici R35.

Na základě zjištěných skutečností lze *variantu Aktivní* doporučit pro další podrobné posouzení v rámci Dokumentace EIA.

## F. DOPLŇUJÍCÍ ÚDAJE

### **POUŽITÉ PODKLADY:**

---

#### Projekční studie (řazeny chronologicky)

- Srovnávací studie „*Rychlostní komunikace R43, Kuřim Sebranice*“, Transconsult s.r.o., Hradec Králové, říjen 1994
- Dokumentace pro územní rozhodnutí „*Silnice I/43 Troubsko – Kuřim*“, Dopravoprojekt Brno, listopad 2000.
- Dokumentace pro územní rozhodnutí „*Silnice I/43 Troubsko – Kuřim – obchvat Kuřimi*“, Dopravoprojekt Brno, listopad 2000.
- Investiční záměr „*Rychlostní silnice R43 Kuřim – Černá Hora*“, HBH Projekt spol. s r.o., Brno, únor 2002.
- Investiční záměr „*Rychlostní silnice R43 Černá Hora – Sebranice*“, HBH Projekt spol. s r.o., Brno, únor 2002.
- Vyhledávací studie „*Návrh trasy rychlostní silnice R43 v prostoru přírodní památky Krkatá bába*“, HBH Projekt spol. s r.o., Brno, prosinec 2002.
- Vyhledávací studie „*Vyhledávací studie trasy silnice R43 Boskovickou brázdou v úseku mezi Troubskem a Kuřimi*“, HBH Projekt spol. s r.o., Brno, květen 2005.
- Vyhledávací studie „*Vyhledávací studie rychlostní silnice R43 v úseku Moravské Knínice – Malhostovice*“, HBH Projekt spol. s r.o., Brno, říjen 2005.

#### Studie zpracované jako podklad pro Oznámení EIA

- Stanovení intenzit dopravy „*Silnice R43 v úseku Kuřim – Svitávka*“, ADIAS s.r.o., atelier dopravního inženýrství, Brno, listopad 2005.
- Emisně-imisní studie „*Rychlostní silnice R43 v úseku Kuřim – Svitávka*“. ENVIROAD s.r.o., Ostrava, prosinec 2005.
- Hluková studie „*Rychlostní silnice R43 v úseku Kuřim – Svitávka*“. ENVIROAD s.r.o., Ostrava, prosinec 2005.

#### Ostatní použité studie

- Botanický průzkum přírodní památky Čtvrťky za Bořim. HBH Projekt spol. s r.o., Brno, říjen 2004
- Botanický průzkum přírodní památky Krkatá bába. HBH Projekt spol. s r.o., Brno, říjen 2004
- Dokumentace EIA „*Rychlostní komunikace R43 v úseku dálnice D1 – Kuřim*“ (Dokumentace o hodnocení vlivů na životní prostředí ve smyslu § 6 zákona č. 244/1992 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí), Ekologické inženýrství, ing. Alexandr Mertl, říjen 2001
- Dokumentace EIA (2. doplněná verze) „*Rychlostní komunikace R43 v úseku dálnice D1 – Kuřim*“ (Dokumentace o hodnocení vlivů na životní prostředí ve smyslu § 6 zákona

- č. 244/1992 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí), Ekologické inženýrství, ing. Alexandr Mertl, duben 2004
- Hodnocení vlivu stavby „*Rychlostní silnice R55 v úseku Napajedla – Babice*“ na obyvatelstvo. Prof. MUDr. Jaroslav Kotulán, CSc. – Expertízy vlivu životního prostředí na zdraví, Brno, leden 2005.
  - Aktualizace dokumentace sjednoceného generelu ÚSES a zájmů ochrany přírody a krajiny v okrese Blansko. Ageris, Löw a spol., Brno, prosinec 2000.

#### Plány péče

- *Plán péče přírodní památky Čtvrtek za Bořím 2005 – 2014*, Josef Martiško, Brno 2004
  - *Plán péče přírodní památky Drásovský kopeček 2003 – 2013*, Josef Martiško, Brno 2002
  - *Plán péče přírodní památky Krkatá bába 2002 – 2012*, J.Lacina, Brno 2001
  - *Plán péče přírodní památky Malhostovická pecka 2003 – 2013*, Josef Martiško, Brno 2002
  - *Plán péče přírodní památky Zlobice 2006 – 2016*, ing. Bučková, Brno 2005
- 
- Územně-technický podklad (ÚTP) regionálních a nadregionálních ÚSES, MMR a MŽP ČR, 1996.
  - Soubor geologických a účelových map 1:50 000
  - Základní vodohospodářská mapa 1:50 000
  - mapové podklady (ZM 1:10 000)
  - ÚPD dotčených obcí

## G. VŠEOBECNĚ SROZUMITELNÉ SHRNUÍ NETECHNICKÉHO CHARAKTERU

Předložené oznámení záměru dle § 6 zákona č.100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí (rozsah dle přílohy 3 zákona) – dále jen Oznámení EIA – je zpracováno pro záměr „Rychlostní silnice R43 v úseku Kuřim – Svitávka“.

Rychlostní silnice R43 je pro daný úsek posuzována v jediné aktivní variantě (*varianta Aktivní*), která je stabilizovaná v územně plánovacích dokumentacích všech úrovní. Rámcově bylo posouzeno zachování stávajícího stavu (*varianta Nulová*).

Navrhovaná rychlostní silnice R43 je ukotvena v koncepci rozvoje výstavby dálnic a rychlostních silnic ČR. Představuje důležitou dopravní příčku vedenou v severojižním směru, která propojuje paralelně vedené tahy, dálnici D1 (Praha – Brno) a rychlostní silnici R35 (Hradec Králové – Olomouc). Absence kvalitního dopravního propojení dálnic D1, D2 a rychlostní silnice R52 severním směrem s rychlostní silnicí R35 způsobuje kromě mnoha jiných problémů zejména přetížení stávající silnice I/43 a dopravních tras procházejících městem Brnem.

Při zpracování Oznámení EIA byly popsány charakteristiky území, jednotlivé složky životního prostředí a vlivy, kterými bude posuzovaný záměr v případě realizace působit. Dále je uvedeno přehledné shrnutí jednotlivých charakteristik a vlivů.

### POPIS POSUZOVANÝCH VARIANT

V předloženém Oznámení EIA byla posuzována jediná aktivní varianta – **VARIANTA AKTIVNÍ** (rychlostní silnice R43) a k ní pro rámcové porovnání **VARIANTA NULOVÁ** (zachování stávajícího stavu silnice I/43).

#### varianta Nulová

Stávající silnice I/43 kategorie S 9,5/80. Počátek, km 0,000 (pomocné staničení použité pro toto Oznámení EIA, pro přehlednost při popisu a pro porovnání variant), je umístěn v MÚK Kuřim-východ. Zakončení v km 20,950 je situováno do místa provizorního připojení posuzovaného úseku rychlostní silnice R43 na stávající silnici I/43 u Sebranic.

#### varianta Aktivní

Novostavba čtyřpruhové rychlostní silnice R43, kategorie R 25,5/100, v celkové délce 20,800 km, součástí stavby jsou tři mimoúrovňové křižovatky – MÚK Kuřim, MÚK Kuřim-východ a MÚK Černá Hora, přeložka silnice II/385 vedená severním obchvatem Kuřimi v celkové délce 5,900 km v kategorii S 11,5/80, přivaděč Černá Hora s okružní křižovatkou v délce 1,200 km v kategorii S 11,5/80 a nutné přeložky silnic nižších tříd a polních cest.

### STRUČNÝ POPIS ÚZEMÍ:

Zájmové území se nachází převážně v Boskovické brázdě, která je rozdělena Žernovickou hrástí na Tišnovskou kotlinu a Malou Hanou. Pro území je charakteristické střídání kotlin a hrást'ových vyvýšenin s hluboce zařezanými vodními toky. Pro Tišnovskou kotlinu jsou typické vápencové kopce Čebínka a Malhostovická pecka, v Malé Hané dominují Velký a Malý Chlum, vázané na křídové pískovce.

Podklad tvoří převážně horniny permokarbonu boskovické brázdy s terciárním sedimentárním pokryvem a kvartérními sprašemi.

Posuzovaný koridor leží v mírně teplé klimatické oblasti. Průměrná roční teplota se pohybuje kolem 7,5°C, průměrný roční úhrn srážek je 580 mm.

Vodní toky v oblasti patří do povodí Svratky a Svitavy, mezi nejvýznamnější patří Býkovka a Lubě.

Záměr je veden převážně po zemědělských pozemcích (70 % půd leží v I. a II. třídě ochrany), ale při přechodu přes členité území Žernovické hrástě zasahuje i pozemky lesů. Otázku konkrétní výše záborů komplikuje v této fázi přípravy fakt, že celá trasa již byla v minulosti rozestavěna a řada pozemků již proběhlo vynětí ze ZPF, či PUPFL.

Z institutů ochrany přírody dle zákona č.114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, jsou v posuzovaném koridoru zastoupena *zvláště chráněná území* (v kategorii přírodní památka PP), *lokality ze soustavy Natura 2000* (evropsky významná lokalita), *významné krajinné prvky* (VKP ze zákona, registrované VKP) a *územní systém ekologické stability* (prvky ÚSES na úrovni regionální a lokální). Tyto instituty chrání především xerothermní, lesní a lemová společenstva a nivy vodních toků.

V řešeném území se nacházejí následující sídelní útvary: Bořitov, Býkovice, Čebín, Černá Hora, Drásov, Drnovice, Hluboké Dvory, Kuřim, Lipůvka, Lubě, Lysice, Malá Lhota, Malhostovice, Moravské Knínice, Sebranice, Skalička, Voděrady, Všechnovice, Žernovík.

#### STRUČNÝ POPIS VLIVŮ:

---

Hluková situace v území nebude při realizaci rychlostní silnice R43 výrazně zhoršena, neboť posuzovaný záměr prochází z větší části územím s malou hustotou osídlení. Na místech, kde se přibližuje ke stávající zástavbě, či k plochám navrženým pro výstavbu rodinných domů (Drásov – Malhostovice, Malá Lhota, Černá Hora) budou v dalším stupni projektové dokumentace navržena protihluková opatření.

Klima území bude ovlivněno na úrovni mezoklimatu, ale k výraznému negativnímu ovlivnění nedojde. Kvalita ovzduší nebude ovlivněna takovým způsobem, aby došlo k překročení přípustných limitů.

Odtokové poměry nebudou při realizaci rychlostní silnice R43 změněny.

Navržená rychlostní silnice zasahuje do vnějšího ochranného pásma přehrady Brno (pásmo III. a IIb.), dále prochází vnějším ochranným pásmem vodního zdroje Spešov a přibližuje se vodním zdrojům Žernovík a Skalice-Krhov.

Při realizaci rychlostní silnice dojde k záborům pozemků zemědělského půdního fondu (cca 90,5 %, z čeho bude přibližně 71,4 % v I. a II. třídě ochrany) i pozemků určených k plnění funkce lesa (9,5 %).

Těleso rychlostní silnice prochází v blízkosti území chráněných podle horního zákona (č. 44/1988 Sb.), tato však nebudou dotčena.

Zásah do krajinného rázu území je zčásti eliminován umístěním záměru do členitého terénu se střídáním lesních celků a zářezů, čím dojde ke snížení negativního projevu vlastního tělesa rychlostní silnice.

Kulturní památky v území nebudou při realizaci rychlostní silnice ohroženy, bude však nezbytné asanovat několik hospodářských objektů.

Bude také nezbytné provést záchranný archeologický průzkum.

V trase *Staré dálnice* se nacházejí dvě lokality chráněné v kategorii přírodní památka. Přírodní památka Krkatá bába bude záměrem přímo dotčena, přírodní památku Čtvrtky za Bořím rychlostní silnice obchází.

Z hlediska vlivů na soustavu NATURA 2000 bude procházet posuzovaný záměr v blízkosti evropsky významných lokalit Malhostovická pecka, Zkamenělá svatba a Zlobice. Detailní specifikace možných vlivů bude součástí Dokumentace EIA.

Z výše uvedeného je patrné, že na základě výsledků, ke kterým zpracovatel Oznámení EIA dospěl, lze *variantu Aktivní* doporučit pro další podrobné posouzení v rámci zpracování Dokumentace EIA a na základě závěrů zjišťovacího řízení podrobně posoudit všechny vlivy na životní prostředí.



## H. PŘÍLOHA

### VYJÁDŘENÍ STAVEBNÍHO ÚŘADU

**KRAJSKÝ ÚŘAD JIHMORAVSKÉHO KRAJE**  
ODBOR ÚZEMNÍHO PLÁNOVÁNÍ A STAVEBNÍHO ŘÁDU

**Pozn.:** V průběhu zpracování Oznámení EIA došlo k formální změně názvu záměru, aniž by však došlo ke změně rozsahu (označení Kuřim – Sebranice bylo změněno na Kuřim – Svitávka). Žádost o vyjádření stavebního úřadu byla podána ještě s původním názvem, *Rychlostní silnice R43 v úseku Kuřim – Sebranice*.

**Krajský úřad Jihomoravského kraje**  
**odbor územního plánování a stavebního řádu**  
**Žerotínovo náměstí 3/5, 601 82 Brno**

HBH Projekt spol. s r.o.  
Mgr. D. Kouřil  
Kabátníkova 5  
602 00 Brno

Vaše č. j.:

Naše č. j.:

JMK 45373/2005/OÚPSŘ-Svo

Vyřizuje/linka

Ing.Svobodová /2311

Brno dne:

20.12.2005

**Žádost o vyjádření k záměru „Rychlostní silnice R43 v úseku Kuřim - Sebranice“ z hlediska ÚPD**

Krajský úřad Jihomoravského kraje, odbor územního plánování a stavebního řádu obdržel dne 25. 11. 2005 od Vaší firmy, která zpracovává Oznámení dle § 6 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí v platném znění, na záměr „Rychlostní silnice R43 v úseku Kuřim – Sebranice“, žádost o „Vyjádření příslušného stavebního úřadu k záměru z hlediska územně plánovací dokumentace“. Krajský úřad Jihomoravského kraje, odbor územního plánování a stavebního řádu jako pořizovatel Územního plánu velkého územního celku Brněnské sídelní regionální aglomerace (ÚPN VÚC BSRA) a nadřízený správní orgán příslušných stavebních úřadů konstatuje k výše uvedenému záměru následující:

Záměrem dotčené území je součástí řešeného území ÚPN VÚC BSRA, který byl schválen usnesením vlády ČR č. 64 dne 13. 3. 1985. Záměr „Rychlostní silnice R43 v úseku Kuřim – Sebranice“ je v souladu s řešením koncepce dopravy obsaženým ve schválené ÚPN VÚC BSRA.

Z hlediska nadřízeného správního orgánu stavebních úřadů sdělujeme, že záměr „Rychlostní silnice R43 v úseku Kuřim – Sebranice“ spadá do územních obvodů stavebních úřadů Černá Hora (k.ú. Bořitov, Černá Hora, Lubě, Malá Lhota, Žernovník u Černé Hory), Lysice (k.ú. Býkovice, Drnovice, Lysice, Voděrady u Kunštátu), Blansko (k.ú. Lipůvka, Svinošice), Kuřim (k.ú.Čebín, Kuřim, Moravské Knínice), Tišnov (k.ú. Drásov, Malhostovice, Skalička u Tišnova, Všechovice), Boskovice (k.ú. Sebranice u Boskovic, Skalice nad Svitavou), Lomnice (k.ú. Hluboké Dvory).

K posouzení záměru z hlediska územně plánovací dokumentace sdělujeme, že záměr je v souladu s návrhy dopravních řešení obsažených v územních plánech obcí Sebranice (schválen dne 20.6.2003), Voděrady (schválen dne 3.6.2005), Býkovice (schválen dne 7.7.2005), Bořitov (schválen dne 28.5.2001), Černá Hora (schválen dne 8.7.1996), Malá Lhota (schválen dne 14.5.2003), Hluboké Dvory (schválen dne 31.10.2002), Všechovice (schválen dne 16.7.2002), Lubě (schválen dne 21.9.2005), Malhostovice (schválen dne 6.6.2000) a města Lysice (schválen dne 27.9.2004). Ve všech uvedených územních plánech je rychlostní silnice R43 součástí závazné části a je zařazena mezi veřejně prospěšné stavby.

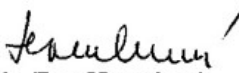
Obec Žernovník nemá schválený územní plán. V současné době je projednáván koncept územního plánu obce Žernovník a trasa rychlostní silnice R43 je zahrnuta do závazné části. Obec Skalice nad Svitavou má schválený územní plán ze dne 12.5.1999. Trasa rychlostní silnice R43 není v tomto územním plánu zakreslena. Doplnění trasy do závazné části ÚPD je řešeno změnou

č.I územního plánu obce Skalice. Obec Drásov má schválený územní plán sídelního útvaru ze dne 8.7.1998. Trasa rychlostní silnice je zde zakreslena jako výhledová a není zahrnuta do veřejně prospěšných staveb. V současné době se zpracovává koncept nového ÚPO pro obec Drásov, ve kterém je trasa rychlostní silnice R43 zahrnuta do závazné části a je zařazena mezi veřejně prospěšné stavby. Obec Drnovice má schválený územní plán obce ze dne 5.3.1999. Trasa rychlostní silnice R43 je v ÚPD zakreslena, její zařazení do seznamu veřejně prospěšných staveb bude obec Drnovice řešit změnou ÚPD.

V územním plánu obce Čebín (schválen dne 20.6.2002), obce Moravské Knínice (schválen dne 28.11.2001) a města Kuřim (schválen dne 9.11.1998) je rychlostní silnice R43 součástí závazné části a je zařazena mezi veřejně prospěšné stavby. Na k.ú. obce Moravské Knínice a částečně na k.ú. města Kuřim jsou dle schválené ÚPD navrženy dvě mimoúrovňové křižovatky (MÚK). Dle Vámi přiložené situace je napojení daného území řešeno jednou MÚK umístěnou severněji (k.ú. Čebín) a trasa rychlostní silnice R43 je odkloněna západním směrem. Změny v trasování rychlostní silnice R43 budou zpracovány formou změn do schválených územních plánů těchto obcí.

K.ú. obce Skalička se vedení trasy rychlostní silnice R43 nedotýká. Obec Lipůvka nemá schválený územní plán obce.

S pozdravem

  
Ing. arch. Eva Hamrlová  
pověřena zastupováním vedoucího odboru  
územního plánování a stavebního řádu

<i>IČ</i>	<i>DIČ</i>	<i>Telefon</i>	<i>Fax</i>	<i>E-mail</i>	<i>Internet</i>
70888337	CZ70888337	541651317	541651369	<a href="mailto:svobodova.jana@kr-jihomoravsky.cz">svobodova.jana@kr-jihomoravsky.cz</a>	<a href="http://www.kr-jihomoravsky.cz">www.kr-jihomoravsky.cz</a>

## LITERATURA:

- Aunan, K. (1996): *Exposure-response functions for health effects of air pollutants based on epidemiological findings*. Risk Analysis, Vol. 16, 1996, No 5, 693 – 709.
- Benešová, S. (1987): *Zatížení dešťových odpadních vod ropnými látkami*. Sborník ochrany vod ropných havárií, Praha.
- Coufal, L. (1973): *Klimatologické hodnocení mezní vrstvy atmosféry*. Sborník prací HMÚ, sv. 19, Praha, HMÚ, str. 82 – 129.
- Coufal, L., Langová, P., Miková, T. (1992): *Meteorologická data na území ČR za období 1961 –1990*. NKP ČSFR č.8, ČHMÚ Praha.
- Culek, M. a kol. (1996): *Biogeografické členění České republiky*. Enigma, Praha.
- Demek, J. a kol. (1987): *Zeměpisný lexikon ČSR – Hory a nížiny*. Academia Praha.
- Demek, J., Novák, V.(eds.). (1992): *Neživá příroda. Vlastivěda moravská – země a lid*. Nová řada, sv. 1, Musejní a vlastivědná společnost, Brno.
- Klimo, E. (1990): *Lesnická pedologie*. učební skripta, VŠZ Brno.
- kol. (1961): *Podnebí ČSSR – Tabulky*. HMÚ, Praha.
- kol. (1969): *Podnebí ČSSR – Souborná studie*. HMÚ, Praha.
- Kubát, K., Hrouda, L., Chrtěk, J. jun., Kaplan, Z. Kirschner, J. a Štěpánek, J. eds. (2002): *Klíč ke květeně České republiky*. Academia, Praha.
- Miedema, H.M., Passchier-Vermeer W., Vos H. (2003): *Elements for a position paper on night-time transportation noise and sleep disturbance*. TNO Inro report 2002-59, Delft, January 2003.
- Moravec, J. (1994): *Fytocenologie*. Academia, Praha.
- Neuhauslová, Z. (1998): *Mapa potenciální přirozené vegetace České republiky*, Academia, Praha.
- Quitt, E. (1971): *Klimatische Gebiete der Tschechoslowakei*. Studia geographica 16, Brno, GGÚ ČSAV, 73 str. + mapa 1:500 000.
- Quitt, E. (1979): *Mezoklimatické regiony ČSR. 1:500 000*. Brno, GGÚ ČSAV.
- Rohon P. (1995): *Tvorba a ochrana krajiny*. učební skripta, Fakulta stavební ČVUT Praha, Praha.
- Slavíková, J. (1986): *Ekologie rostlin*. SPN, Praha.
- Smolík, L. (1957): *Pedologie*. SNTL Praha, Praha.
- Synáčková, M. (1994): *Čistota vod*. učební text ČVUT Praha.
- Šarapatka, B. (1996): *Pedologie*. učební skripta“, UP Olomouc.
- Vlček a kol. (1984): *Zeměpisný lexikon ČSR – Vodní toky a nádrže*. Academia Praha.

- příslušné právní normy a metodické pokyny
- informace ze sítě WWW (stránky MŽP, jednotlivých obcí a dotčených úřadů)

## SEZNAM SPECIALISTŮ PODÍLEJÍCÍCH SE NA ZPRACOVÁNÍ OZNÁMENÍ EIA

---

**Mgr. Tomáš ŠIKULA      HBH Projekt spol. s r.o.      549 123 426      (t.sikula@hbh.cz)**

(Držitel autorizace ke zpracování dokumentace a posudku MŽP ČR č.j. 8175/1488/OIP/03)

Mgr. David Kouřil      HBH Projekt spol. s r.o.      549 123 426      (d.kouril@hbh.cz)

Mgr. Šárka Běláková      HBH Projekt spol. s r.o.      549 123 427      (s.belakova@hbh.cz)

(Držitelka autorizace k provádění posouzení podle § 45i zákona, MŽP ČR č.j. 630/190/05)

Ing. Vladimír Kryl      ENVIROAD s.r.o.      596 114 470      (v.kryl@enviroad.cz)

Ing. Petr Tovaryš      ENVIROAD s.r.o.      596 114 471      (p.tovarys@enviroad.cz)

(Držitel autorizace ke zpracování rozptylových studií, MŽP ČR č.j. 204/740/03)

Ing. Břetislav Regner      ADIAS s.r.o.      541 243 821      (adias@volny.cz)

V Brně dne 15. 1. 2006

.....  
Mgr. Tomáš ŠIKULA  
(zodpovědný řešitel)

## TEXTOVÉ PŘÍLOHY

---

***Příloha 1:*** Stanovisko orgánu ochrany přírody z hlediska § 45i zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny

## PŘÍLOHA 1

---

STANOVISKO ORGÁNU OCHRANY PŘÍRODY Z HLEDISKA § 45I  
ZÁKONA Č. 114/1992 SB., O OCHRANĚ PŘÍRODY A KRAJINY

P  
↓  
kopi OTV

**Krajský úřad Jihomoravského kraje**  
**Odbor životního prostředí**  
**Žerotínovo náměstí 3/5, 601 82 Brno**

ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC ČR správa Brno, Šumavská 33	
Došlo:	12 - 01 - 2006
Č.j.:	221/06-T1

Ředitelství silnic a dálnic ČR  
 správa Brno  
 Šumavská 33  
 656 09 Brno

<b>ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC ČR</b>	
Úsek výstavby Brno	
Došlo:	26. 01. 2006
Č. j.:	1251
Odd.:	1032
Ref.:	

Vaše značka:  
16157/05-10332

Naše č.j.:  
JMK 47358/2005 OŽP/Čk

Vyřizuje/telefon  
Ing. Čejková/2687

Brno dne  
4.1.2006

**Stanovisko orgánu ochrany přírody k možnosti existence významného vlivu záměru „Rychlostní silnice R43 v úseku Kuřim – Svitávka“ na lokality soustavy Natura 2000**

Krajský úřad Jihomoravského kraje, odbor životního prostředí, příslušný podle ustanovení § 77a odst. 3) písm. w) zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny ve znění pozdějších předpisů vyhodnotil na základě žádosti Ředitelství silnic a dálnic ČR, správa Brno, se sídlem Šumavská 33, Brno, podané dne 22.12.2005 možnosti vlivu výše uvedeného záměru na lokality soustavy Natura 2000 a vydává

**stanovisko**

podle § 45i odstavce 1) téhož zákona v tom smyslu, že pro hodnocený záměr

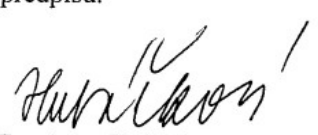
**nelze vyloučit jeho významný vliv**

na evropsky významné lokality Zlobice (kód CZ0620120) v k.ú. Kuřim a Malhostovice, Zkamenělá svatba (kód CZ0622215) v k.ú. Malhostovice a Malhostovická pecka (kód CZ0622165) v k.ú. Malhostovice.

Vzhledem k výše uvedenému závěru musí být hodnocený záměr předmětem posouzení důsledků své realizace na daná území soustavy Natura 2000 podle ustanovení § 45h a 45i zákona č. 114/1992 Sb. o ochraně přírody a krajiny ve znění pozdějších předpisů, které vychází z článku 6 odstavce 3 a 4 směrnice Rady 92/43/EHS.

Ve smyslu § 90 odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb. o ochraně přírody a krajiny ve znění pozdějších předpisů se toto stanovisko se nevydává v režimu, na který se vztahují obecné předpisy o správním řízení. Toto stanovisko nenahrazuje jiná správní opatření a rozhodnutí, která se k hodnocené aktivitě vydávají podle zvláštních právních předpisů.

Krajský úřad Jihomoravského kraje  
 odbor životního prostředí  
 Žerotínovo nám. 3/5, 601 82 Brno  
 -9-

  
 Ing. Bc. Anna Hubáčková  
 vedoucí odboru životního prostředí

IČ  
70888337

DIČ  
CZ70888337

Telefon  
541651111

Fax  
541651579

E-mail  
cejková.janka@kr-jihomoravsky.cz

Internet  
www.kr-jihomoravsky.cz



## GRAFICKÉ PŘÍLOHY

---

**Grafická příloha 1:** Přehledná situace – 1:60 000

**Grafická příloha 2:** Environmentální charakteristiky – 1:15 000

### HLUKOVÁ SITUACE

---

**Grafická příloha 3:** Hlukové zatížení území – bez protihlukových opatření  
– výhledový rok 2035 – denní doba – *varianta Nulová*

**Grafická příloha 4:** Hlukové zatížení území – bez protihlukových opatření  
– výhledový rok 2035 – noční doba – *varianta Nulová*

**Grafická příloha 5:** Hlukové zatížení území – bez protihlukových opatření  
– výhledový rok 2035 – denní doba – *varianta Aktivní*

**Grafická příloha 6:** Hlukové zatížení území – bez protihlukových opatření  
– výhledový rok 2035 – noční doba – *varianta Aktivní*

### IMISNÍ ZATÍŽENÍ

---

**Grafická příloha 7:** Imisní zatížení území – průměrné roční imisní koncentrace NO<sub>2</sub>  
– výhledový rok 2035 – *varianta Nulová*

**Grafická příloha 8:** Imisní zatížení území – maximální hodinové imisní koncentrace NO<sub>2</sub> –  
výhledový rok 2035 – *varianta Nulová*

**Grafická příloha 9:** Imisní zatížení území – průměrné roční imisní koncentrace NO<sub>2</sub>  
– výhledový rok 2035 – *varianta Aktivní*

**Grafická příloha 10:** Imisní zatížení území – maximální hodinové imisní koncentrace NO<sub>2</sub> –  
výhledový rok 2035 – *varianta Aktivní*